

N NEWSLETTER

- Grandi opere
- Unione Europea
- Intermodalità, trasporti marittimi e/o aerei
- Notizie dalle Regioni
- Infrastrutture e ambiente
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro
- Segnalazioni siti web & news multimediali

GRANDI OPERE

"Accordo frutto del dialogo. È la fine dei veti incrociati"

30 giugno

<http://www.ilgiornale.it/a.pic1?ID=272661&START=0&2col=>

«Bisogna capire che le infrastrutture sono prioritarie per il Paese. Se le fa, il paese progredisce. Se non le fa, arretra». Altero Matteoli, ministro per le Infrastrutture, non nasconde la soddisfazione per l'accordo sul tracciato, raggiunto fra Osservatorio tecnico della Torino-Lione ed i sindaci interessati. «Un accordo figlio del dialogo. Una filosofia che ho condiviso fin dal mio insediamento, a cui seguirà l'assunzione delle responsabilità per la realizzazione dell'opera». Ed a riprova del dialogo, Matteoli cita un dato: «Pensi che l'Osservatorio ha fatto una settantina di riunioni ed un centinaio di audizioni. Al termine, l'accordo è arrivato. A questo punto - prosegue il ministro - si dovrà fare un tavolo istituzionale a Palazzo Chigi, e poi subito un tavolo tecnico. Così da passare alla fase operativa, come ci chiede l'Unione europea. L'accordo raggiunto - prosegue - senz'altro non avrà l'unanimità, ma di certo segna il termine dei veti incrociati».

È dal 1990, dal vertice di Nizza che si parla di un collegamento ferroviario tra la Francia e l'Italia. «Guardi se è sui tempi che vuole discutere, ho sempre detto - commenta Matteoli - che perdere sei mesi per un'opera pronta in cinque anni è un danno grave. Ma perdere sei mesi per un'opera pronta tra vent'anni, è una cosa giusta».

Ma tra vent'anni, un'opera del genere sarà ancora attuale? «Sarà un'opera di grandissima attualità. Tra vent'anni tutti ci auguriamo che l'Europa non sia soltanto un'entità commerciale; ma anche politica. Con uno speculare bisogno di integrazione delle genti; quindi, di mobilità».

Insomma, dalla sua ideazione alla sua realizzazione passeranno quasi 40 anni. «Troppi? - osserva il ministro -. Allora pensi che è dagli anni Settanta che si parla della Livorno-Civitavecchia. Ma ora è arrivato davvero il momento di snellire le procedure. Quand'ero ministro dell'Ambiente, i Verdi mi attaccavano perché volevo accelerare i tempi e loro dicevano che non volevo i controlli. Ora è arrivato il momento di dire "basta" con tutta la burocrazia che blocca le infrastrutture. Una volta decisa un'opera, dopo un confronto (come dimostra il caso della Tav) bisogna andare avanti». Ed aggiunge. «Sarebbe incomprensibile se non si riuscissero ad accelerare le procedure per arrivare a raggiungere i nostri obiettivi».

Anche la variante di Valico procede a rilento... «A parte il fatto che alcuni tratti sono già coperti dalla terza corsia. E poi bisogna anche considerare la morfologia dell'Italia e la circostanza che molti fiorentini utilizzano l'autostrada come una tangenziale per spostarsi rapidamente da una zona all'altra della città».

La Torino-Lione non fa più parte delle opere finanziate con la Legge obiettivo (l'ha tolta il governo Prodi). Ora come la finanziate? «Mica posso andare da Tremonti e dirgli: Giulio, mi dai i soldi per la Tav? Le condizioni del bilancio pubblico le conosciamo tutti. Quindi, al finanziamento dell'opera cercherò di coinvolgere anche i privati».

Il governatore della Banca centrale cinese non ha escluso che i fondi sovrani di Pechino possano essere interessati a finanziare interventi in Italia. «Ho già avuto contatti con Fondi privati, delle banche, degli Stati. La settimana prossima sarò in Lussemburgo per incontri con la Banca europea degli investimenti. Ma i privati chiedono tempi e regole certe. E questo governo sta cercando di dare risposte».

Nell'immaginario collettivo, la Tav Torino-Lione fa venire alla memoria i cittadini che bloccano le ruspe, agli scontri con la Polizia. Come si è passati da quella fase a questa? Grazie al lavoro dell'Osservatorio, per il quale il ministro ringrazia pubblicamente il presidente Virano. E poi, sottolinea, «guardate che la gente delle zone interessate ci chiede cose serie: servizi, treni. Cose concrete. A cui il governo darà risposte concrete. Con un punto fermo: lo snodo di Orbassano resterà un riferimento forte». Ma non c'era anche una montagna che non si poteva bucare per il rischio amianto? «È stata accantonata».

Fabrizio Ravoni

TAV, una storia lunga quasi vent'anni

29 giugno

<http://www.agi.it/news/notizie/200806291555-cro-rt11029-art.html>

È passato un anno e mezzo dalla nascita dell'Osservatorio sulla Tav. La prima riunione si tenne infatti il 12 dicembre 2006. La storia della tratta Torino-Lione però va avanti da quasi vent'anni, passando da un Governo all'altro e scatenando scontri anche violenti in piazza.

- GIUGNO 1990. Al Summit di Nizza si inizia a parlare dell'opportunità di una nuova tratta ferroviaria tra l'Italia e la Francia.

- DICEMBRE 1990. La Comunità Europea approva la realizzazione di una rete ferroviaria europea ad Alta Velocità, da realizzarsi entro il 2010.
- OTTOBRE 1991. I ministri dei trasporti, nel corso del vertice italo-francese di Viterbo, incaricano i rispettivi enti ferroviari di avviare uno studio di fattibilità sulla tratta Torino-Lione.
- NOVEMBRE 1993. Italia e Francia firmano un accordo per avviare gli studi di fattibilità per la nuova tratta ferroviaria.
- GENNAIO 2001. A Torino viene firmato l'accordo intergovernativo franco italiano per la realizzazione della Torino - Lione.
- APRILE 2002. Iniziano le consultazioni ufficiali tra Regione, Provincia e Comune di Torino e le amministrazioni locali della Valle di Susa.
- MARZO 2003 Dopo un anno di consultazioni con gli Enti Locali, RFI presenta il progetto al Ministero dei Trasporti ed alla Regione Piemonte.
- AGOSTO 2005 Il Cipe approva il progetto preliminare di 47 chilometri da Bussoleno a Torino, accogliendo le richieste della nuova Giunta regionale piemontese. Viene creata una Commissione Tecnica, composta da Regione, Provincia e Città di Torino, Ministero dei Trasporti, Comuni e Comunità Montana della Valle di Susa, Lyon Turin Ferroviaire e RFI per coinvolgere i cittadini e delineare un programma per l'avvio dei sondaggi.
- SETTEMBRE 2005. Il Governo lancia l'allarme: subito i sondaggi a Venaus per la Torino-Lione oppure si perdono i fondi stanziati da Bruxelles. I sondaggi devono iniziare subito (17 scavi nel territorio di 6 comuni della Valle di Susa).
- 6 DICEMBRE 2005. Manifestanti protestano a Venaus (Torino), contro il progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, in Valle di Susa.
- MARZO 2006. Al via a Roma l'Osservatorio tecnico, composto dai rappresentanti degli Enti Locali, delle Istituzioni Locali e del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Salute.
- 29 GIUGNO 2006. Si riunisce per la prima volta a Roma il Tavolo politico sulla nuova opera.
- 12 DICEMBRE 2006. Si riunisce per la prima volta l'Osservatorio sulla Tav.
- FEBBRAIO 2007. L'importanza di una realizzazione rapida delle infrastrutture (compreso la Torino-Lione) è uno dei dodici punti su cui il premier Romano Prodi ottiene la fiducia della maggioranza, dopo la crisi di Governo.
- 13 GIUGNO 2007. Accordo tra il Governo e gli amministratori locali al tavolo politico-istituzionale sulla Torino-Lione.
- 19 NOVEMBRE 2007. La commissione europea ha inviato agli Stati membri e al Parlamento la proposta di ripartizione di fondi comunitari per le reti transeuropee fra il 2007 e 2013. Alla Torino-Lione andranno 671,8 milioni di euro.
- 13 FEBBRAIO 2008. A Palazzo Chigi si tiene una riunione del Tavolo istituzionale sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione che, analizzando il lavoro dell'Osservatorio Valle di Susa, esprime un giudizio positivo sul metodo e sui risultati raggiunti. Il Governo chiede all'Osservatorio, entro il 30 giugno, di completare l'approfondimento del nodo di Torino.

Val di Susa, accordo per la nuova Torino-Lione

29 giugno

<http://www.unita.it/view.asp?IDcontent=76709>

Con un applauso liberatorio da parte della quarantina di sindaci presenti, si è chiuso felicemente domenica un capitolo rovente della politica delle infrastrutture in Italia: quello sul tracciato della Torino-Lione, opera della discordia costata manifestazioni, scontri, e tanto fiele per il passato governo Prodi. Oggi, ad un anno e mezzo dalla nascita dell'Osservatorio sulla Tav, l'opera può andare avanti con il beneplacido e le correzioni degli enti locali. Pace fatta come testimoniano le parole del capo della Comunità Montana Antonio Ferrentino che fu tra i capi della rivolta delle popolazioni della Val di Susa contro il primo tracciato. «Siamo contenti e soddisfatti - dice oggi -. Il lavoro più importante però incomincia ora, sarà un periodo complesso da gestire. Ma questo documento coniuga infrastrutture e politiche sui trasporti, come noi chiedevamo da anni». Così Antonio Ferrentino, presidente della Comunità montana Bassa Valle di Susa, ha commentato l'approvazione del documento finale dell'Osservatorio sulla Torino-Lione al termine della riunione in Prefettura a Torino.

«Questo documento insieme a quello stilato dai nostri tecnici sarà analizzato già domani con i sindaci, nelle prossime settimane con la popolazione - ha proseguito Ferrentino -. Il 10 luglio poi lo porteremo a Roma per presentarli ai parlamentari, il 22 poi andremo a Bruxelles dal commissario ai trasporti europeo, Antonio Tajani e dal coordinatore del corridoio V, Jan Brinkhorts». «Non tutti i problemi sono risolti, questa è una lunga traversata - ha commentato invece l'assessore regionale

ai trasporti, Daniele Borioli -. Questo è adesso una grande opera che ridisegna il territorio». «Questa non è una nuova linea ferroviaria, bensì un insieme di azioni capitali a favore del trasporto integrato - ha invece spiegato l'assessore provinciale ai trasporti, Franco Campia - un'ingegneria vasta che consente la territorializzazione dell'opera».

Matteoli, nessuno pensi che io ritardi Alta Velocità

25 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/governo/20080625162634679977.html>

"Nessuno pensi che con il ministro Matteoli si possa ritardare o bloccare l'Alta velocità, che oltretutto si paga da sola". Lo ha detto lo stesso ministro alle infrastrutture Altero Matteoli, ricordando di aver incontrato già quattro volte l'ingegner Mauro Moretti e aggiungendo che "ci sono delle linee ferroviarie che hanno una redditività altissima e la Roma-Firenze ha una redditività del 20%". Dal palco dell'assemblea di Confindustria Firenze, il ministro ha poi parlato del problema delle infrastrutture e delle grandi opere in Italia ribadendo che se qualcuno pensa di realizzarle "con i soli soldi pubblici" è meglio rinunciarci. Le grandi opere per Matteoli "sono fattibili se si coinvolgono i privati e gli imprenditori". Certo, nell'interesse di questi ultimi e nell'interesse generale "bisogna assicurare loro un quadro normativo chiaro e coerente - ha concluso Matteoli -. È utopistico pensare che si possano fare con le sole risorse pubbliche: tante volte in queste settimane sono stato contattato da Fondi disponibili ad intervenire con regole e tempi certi". Al ministro ha risposto la presidente di Confindustria Emma Marcegaglia per la quale "serve l'investimento dei privati ma anche quello pubblico", e per questo gli industriali chiedono "attenzione da parte del governo e stanziamenti di finanza pubblica, altrimenti non è possibile". "Ci sono moltissimi fondi privati internazionali pronti ma servono regole chiari, tempi certi e situazioni per cui chi investe sa qual'è il suo ritorno, quali sono le leggi e sa che non cambiano". (ANSA) - FIRENZE, 25 GIU - Parlando a margine dell'assemblea di Confindustria Firenze il ministro alle infrastrutture Altero Matteoli ha confermato di aver incontrato il presidente del Lazio Piero Marrazzo e con lui di aver parlato della Tirrenica "una priorità" indicata dal governo. Marrazzo, ha aggiunto il ministro, si è detto d'accordo nel progettare "il pezzo che mancava" relativo al Lazio. Ora "i tecnici del ministero della infrastrutture e quelli della Regione Lazio - ha concluso Matteoli - si stanno incontrando per arrivare ad un soluzione in tempi brevi".

Astorre a Matteoli, diamo corso a opere Lazio

25 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080625140234679797.html>

È stato chiesto un incontro da parte dell'assessore regionale ai lavori pubblici, Bruno Astorre, al ministro alle infrastrutture e ai trasporti, Altero Matteoli per conoscere le intenzioni del governo sull'attuazione di alcune opere strategiche per il Lazio. "Ho fatto riferimento - dice l'assessore ai lavori pubblici - ai quattro protocolli d'intesa tra il ministero delle infrastrutture, la Regione Lazio e Anas SpA, sottoscritti l'8 novembre 2006, che richiedono un impegno da parte dell'esecutivo per il loro inserimento nel Dpef 2009 e per assicurare i fondi necessari per la realizzazione dei progetti". "I lavori da realizzare - ha continuato Astorre - sono il corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone; la realizzazione del completamento della trasversale Nord "Orte-Civitavecchia, tratto Viterbo-Civitavecchia; la realizzazione di una viabilità a carattere urbano complanare all'A24; l'adeguamento della S.S. 4 Salaria, tra Passo Corese e Rieti. L'assessore ha colto l'occasione anche per "ricordare al ministro che la Regione Lazio ha assicurato uno sforzo economico straordinario, prevedendo di concorrere al finanziamento ed alle realizzazioni di opere viarie di competenza statale". "Ho ritenuto opportuno - conclude Astorre - compiere questo passo. Un atto che gioverà a definire tempi e modi necessari per il rispetto di un programma di lavoro corposo ed impegnativo. Confido in una rapida convocazione da parte del ministro e spero ci sia la volontà di attuare queste opere fondamentali per tutti i cittadini del Lazio". (ANSA)

Matteoli, legislatura deve completare opere

24 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/governo/20080624180334679254.html>

"Questa legislatura deve completare le grandi opere per lo sviluppo del Paese e non possiamo perdere tempo, altrimenti significherebbe il fallimento del governo. Ci confrontiamo con i cittadini ma poi andiamo avanti e si decide". Così il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli che, intervenendo al V Forum Edilizia e territorio organizzato dal Sole 24 ore, ha aggiunto che "se dovesse essere necessario, ma spero di no, siamo pronti a chiedere l'intervento delle forze dell'ordine". In particolare, Matteoli ha ricordato che "quando ero ministro dell'Ambiente, per costruire il termovalorizzatore di Acerra per accompagnare gli operai ci sono state le scorte della polizia. Siamo pronti a rifarlo, se necessario, per le grandi opere". Il ministro ha aggiunto che, per realizzare le infrastrutture, "il venir meno di una cultura ideologizzata ci aiuta un po'. O questo governo è capace di decidere o non si realizzano le opere.

Confronto sì ma anche decisione". Per quanto riguarda le risorse pubbliche per realizzare le grandi opere, ha aggiunto il ministro, "nei prossimi tre anni occorre trovare 14-15 miliardi. Fra il 2001 e il 2006 su un totale di 58 miliardi di opere cantierate, otto sono arrivati dalla mano pubblica. Perché non farlo ora? Bisogna continuare, accelerando". Per coinvolgere i privati, ha detto Matteoli, "il governo deve garantire regole certe e date certe".

Infrastrutture: presentato il piano per il prossimo triennio. Il DPEF infrastrutture risponde a tre criticità: congestione nel sistema logistico, saturazione, monomodalità *23 giugno*
<http://www.edilportale.com/edilnews/NpopUp.asp?idDoc=12127&iDCat=11>

È stato diffuso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Programma delle Infrastrutture Strategiche, che sarà allegato al 6° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF).

L'urgenza e la necessità dell'azione di Governo – spiega il Ministro Altero Matteoli – sono chiare, se si considera che:

- 1) Paghiamo ogni anno 19 miliardi di euro per la congestione del sistema logistico del Paese;
- 2) Rischiamo di avvicinarci ancor più alla saturazione di alcuni fondamentali assi ferroviari, stradali e dei valichi;
- 3) Continuiamo a muovere l'intero sistema delle merci e dei passeggeri per oltre il 90% su strada.

Il Governo – spiega Matteoli – sta rispondendo, dal 2002, con il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo che, ai valori aggiornati, è di 174 miliardi di euro, di cui 115 già deliberati dal CIPE e 60 disponibili. Il Piano sarà realizzato anche con risorse private e con contributi comunitari.

Inoltre, per il prossimo triennio, il Governo ha identificato un primo quadro di esigenze pari a circa 14 miliardi di euro di fondi pubblici e di circa 30 miliardi di euro di fondi privati. Per completare il Piano decennale occorrono quindi altri 113 miliardi di euro, mentre per portare avanti le opere già deliberate ne occorrono 55, 6.

Alla luce di tali riferimenti, e tenuto conto delle opere già cantierate come il Mo.SE., degli interventi sulle aree metropolitane e sulla Salerno Reggio Calabria, e delle opere cantierabili nel prossimo triennio, rientranti nella Legge Obiettivo, il Governo propone le seguenti esigenze nel prossimo triennio: 14 miliardi di euro di provenienza pubblica e 30 miliardi di euro di provenienza privata.

Inoltre, l'ANAS, per le attività di sviluppo e manutenzione della rete attuale nel triennio 2009-2011, avrà bisogno di 10,6 miliardi di euro; le esigenze finanziarie di RFI per le attività di sviluppo e manutenzione della rete nel triennio 2009 – 2011 sono invece pari a 11,6 miliardi di euro.

I problemi, come già detto, sono: la congestione nel sistema logistico; la saturazione, soprattutto su alcuni assi e sui valichi; la monomodalità (trasporto su gomma) nell'offerta di trasporto.

In base a tali considerazioni – prosegue il documento –, è stato definito un programma di azioni per i primi 100 giorni di Governo, che comprende.

1. Il riassetto del Dicastero e delle Società controllate;
2. La sicurezza nei lavori pubblici e nei trasporti. La difesa della vita;
3. La dimensione internazionale della mobilità;
4. La offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della gente e del mondo della produzione e del commercio;
5. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio;
6. Una nuova politica della città e della casa.

Un impegno particolare è riservato ad una serie di emergenze quali:

- Il Mezzogiorno
- L'offerta di trasporto pubblico locale
- L'organizzazione funzionale di alcuni impianti portuale
- La competitività dell'Italia nel trasporto e nella logistica
- La crisi dell'offerta di trasporto ferroviario in assenza di risorse
- Il rapporto con le Regioni
- Il rapporto con i Sindacati

Tra le priorità è indicata l'apertura dei cantieri per:

- l'asse ferroviario Torino – Lione.
- il Terzo Valico dei Giovi sul collegamento ferroviario AV Milano – Genova.
- l'asse ferroviario AV Milano – Verona.
- l'asse ferroviario Verona – Padova.
- l'asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BreBeMi) ed alla Tangenziale Est di Milano (TEM).
- l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia.
- l'asse autostradale Roma – Formia.

- il Ponte sullo Stretto.
- dare continuità alle opere del Mo.SE.
- dare continuità alle opere del Brennero.

"L'autostrada Roma - Formia si farà"

22 giugno

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=21388>

Dichiarazione del capogruppo Pdl al Comune di Formia Giuseppe Simeone. "L'autostrada Roma - Formia, ovvero una parte ragguardevole del progetto dell'ex Corridoio Tirrenico Meridionale si farà.

E' un progetto importante per la Città di Formia, com'è strategico per tutta la popolazione della Provincia di Latina. Un'opera attesa da decenni e mai realizzata per tutta una serie di motivazioni, anche politiche, che sarebbe troppo lungo elencare.

L'autostrada Roma - Formia si farà, dunque, e anche al più presto, così come certificano gli atti ufficiali del Governo presieduto da Silvio Berlusconi.

Opere prioritarie e indifferibili, così ha definito il pacchetto di progetti approvato la scorsa settimana il Presidente Silvio Berlusconi, e tra queste c'è inclusa la realizzazione dell' infrastruttura viaria che partendo dalla Città di Roma arriva a Formia, baipassandola.

Raggiungere la capitale d'Italia partendo da Formia in tempi ragionevoli, oggi se tutto va bene ci vogliono circa tre ore, far oltrepassare la Città ad un traffico veicolare di mezzi pesanti sempre più invasivo e restituire contestualmente ai cittadini una normale qualità di vita di relazione è una emergenza vera per migliaia di formiani.

Un tema che negli anni è diventato il problema per eccellenza dei cittadini, che conferiscono alla soluzione della questione il primo posto assoluto, avanti anche al tema occupazionale.

Se con la realizzazione dell'infrastruttura viaria i cittadini avranno benefici tangibili, anche le imprese operanti sul territorio ricaveranno il loro tornaconto economico: con un sostanziale abbattimento dei costi di trasporto, l'ottimale traffico delle merci che oggi con difficoltà raggiunge il porto di Gaeta e il Mof, il mercato ortofrutticolo più importante del sud Italia.

E' pleonastico affermare, che come la Pdl di Formia si è impegnato nel sollecitare il gruppo dirigente provinciale, regionale e nazionale per l'inserimento di tale opera tra quelle da realizzare subito, oggi si attiverà affinché tale progetto non subisca ulteriori ritardi per la sua effettiva realizzazione.

Grandi opere, priorità dimenticata dalla manovra 2008

21 giugno

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Italia/2008/06/grandi-opere-manovra-2008.shtml?uuid=a519992c-3f67-11dd-9190-00000e251029&DocRulesView=Libero>

Fino a ieri sera ha continuato a viaggiare fra il ministero delle Infrastrutture e il ministero dell'Economia: è il «Dpef Infrastrutture», documento ufficiale che viene allegato per legge al Dpef e interessa ormai un numero ristretto di appassionati di opere pubbliche. C'è la fotografia dello stato dell'arte di quella che una volta era una priorità nazionale e ora sembra totalmente dimenticata dalla politica, al Governo come all'opposizione: la questione infrastrutturale e l'attuazione della legge obiettivo. Non fosse per qualche sussulto della Lega, si direbbe che il problema non esista più. Nel documento allegato al Dpef ci sono anche i fabbisogni finanziari per il piano nazionale delle grandi opere: normale, quindi, che il ministero delle Infrastrutture proponga grosse cifre e l'Economia sia portata a frenare, riducendo consistentemente le pretese. Succede così che siano considerate eccessive le richieste di 15 miliardi per la legge nel triennio 2009-2011 sommate ai 22 miliardi per Anas e Fs. Ma questo è poco più di un esercizio perché tutti sanno che la vera partita per l'anno prossimo si giocherà a settembre, con la Finanziaria delle tabelle, che deciderà cosa davvero destinare al rifinanziamento della legge obiettivo. È una partita che va in scena da sei anni ormai.

Ma dal documento – che per vocazione è un grande scenario di medio-lungo periodo con numeri a 11 o 12 cifre – è scomparso l'unico riferimento immediato: a pagina 81, la stima di otto miliardi «da fonti pubbliche e da fonti private», necessari nel 2008 per far ripartire davvero i cantieri.

Per confermare la solitudine del ministro delle Infrastrutture in questo scorcio di 2008 – sopportata per altro da Matteoli senza lamenti pubbliche – basta considerare l'unico atto concreto che abbia riguardato i cantieri: il dirottamento verso la copertura del decreto Ici di circa tre miliardi (1,4 ex Ponte, un miliardo di viabilità minore siciliana e calabrese, 376 milioni della Finanziaria 2008 e 327 milioni di fondi al territorio) destinati nel triennio 2008-2010 a lavori pubblici e trasporti.

Per il resto, assordante silenzio, rotto qua e là dall'annuncio che si farà il Ponte o la Torino-Lione. Silenzio totale nella manovra in corso, se si eccettua l'importante allargamento della legge obiettivo alle città. Nessuna iniezione di fondi per il 2008. Nessuna accelerazione. L'unica vittoria è aver resistito al blitz che avrebbe voluto tener fuori le Infrastrutture dal grande rimescolamento dei fondi per il Sud (per altro stralciato dal decreto legge e passato al Ddl). Anche di reintegro dei tre miliardi destinati all'Ici non c'è traccia. Acqua passata.

Il silenzio è stato rotto ieri dal ministero delle Infrastrutture per ribadire che la Salerno-Reggio Calabria non è stata stralciata dalle priorità della legge obiettivo, ma va avanti. Nel documento distribuito in conferenza stampa giovedì, l'opera era scomparsa dopo essere stata nell'elenco delle dieci priorità nelle precedenti versioni. Questo aveva fatto pensare che fosse stata derubricata a «serie B». Ben venga la precisazione ministeriale che aggiunge: «La realizzazione delle altre opere non indicate nell'allegato alla sintesi del "Programma Infrastrutture strategiche" proseguirà come nelle previsioni». Nessuna discontinuità, quindi. Tutto procede come è.

Non è il caso di ricordare che la realizzazione delle grandi opere è fondamentale a sostenere il Pil oggi e lo sviluppo competitivo domani. Non è il caso neanche di ricordare che proprio Silvio Berlusconi ha portato questo tema alla ribalta della politica, dandogli dignità di priorità nazionale nella campagna elettorale 2001. Ma per confermare quella priorità, ora ci vogliono atti concreti, di Governo.

Cascetta: Napoli-Bari, opera prioritaria

17 giugno

<http://www.denaro.it/VisArticolo.aspx?IdArt=538424>

Linea di connessione trasversale fra il versante adriatico e quello tirrenico; snodo per i grandi corridoi transeuropei come la Berlino-Palermo e la Bari-Sofia, la linea ferroviaria Napoli-Bari è considerata, dal primo partito della Campania, di interesse primario per lo sviluppo e la modernizzazione del Meridione. "Non riconoscerle questa priorità significherebbe compromettere seriamente la realizzazione del Ptr", afferma Sommese. Il Piano dei trasporti regionale, che il partito ha intenzione di presentare al consiglio regionale per farlo arrivare in parlamento entro luglio, ha i suoi assi nell'alta velocità e nell'alta capacità e la Na-Ba ne è uno dei pilastri.

Si tratta solo di voci, ma in vista della scadenza del 30 giugno il Pd ha ritenuto opportuno mobilitarsi davanti alla possibilità di esclusione del progetto di completamento della Na-Ba dall'allegato per le infrastrutture del Dpef 2009.

Il piano di intervento per le infrastrutture è risultato già penalizzato dal taglio dell'Ici che ha costretto i comuni a un rastrellamento di risorse dalle grandi opere. Ulteriore colpo risulterebbe il reinserimento del ponte dello stretto nel Dpef dato che è finanziato da Stretto di Messina spa, formata da Anas e Rfi-Fs, con fondi ex Fintecna. "Ma — sottolinea Tino Innucci — se Anas già deve affrontare le spese per la Sa-Rc, a Rfi spettano quelle della Na-Ba per la quale, se venisse declassata, mancherebbero i fondi di copertura pubblica".

Già Campania e Puglia hanno fatto molto. Per accelerare il processo le Regioni hanno anticipato 640 milioni del Pon per il Mezzogiorno. "Si tratta — specifica Innucci — di completare un'opera in parte già realizzata. Sono di fatto disponibili 1,5 miliardi di euro, fra fondi europei, anticipi delle regioni e collaborazioni con privati ma mancano ancora circa 4 miliardi di euro". La Na-Ba è poi il perno per il recupero del deficit di competitività dell'industria meridionale che è principalmente un deficit infrastrutturale, senza contare i benefici che la promozione delle strade ferrate avrebbe sui costi di produzione soprattutto in un momento in cui il caro carburante rischia di mettere in ginocchio l'economia. La stessa Confindustria ha firmato il documento da cui nasce la Na-Ba. "Non vogliamo credere alle indiscrezioni - spiega Costantino Boffa, parlamentare Pd e primo firmatario di una specifica risoluzione nella Commissione Trasporti della Camera - perchè se questa cosa fosse vera il sud sarebbe stato cancellato quasi del tutto dalle priorità del Governo. Nel Dpef sarebbero indicati soltanto la Salerno-Reggio Calabria, opera ovvia, e il ponte sullo stretto, che non può essere una priorità se mancano tutta una serie di opere di supporto". Boffa contesta al Governo il taglio ai fondi per il Mezzogiorno, "perchè il provvedimento sull'Ici è stato fatto rastrellando il 70-80% delle risorse destinate al sud". "La Napoli-Bari - conclude Boffa - è la più grande opera pubblica programmata nel sud, servirà a unire due importanti mari e potrà contribuire allo sviluppo del Mezzogiorno perchè potrà essere usata anche per il trasporto merci". È un progetto che ha riscontrato un'ampia adesione popolare dato che non si è verificata nessun'altra "Val di Susa" e che vede d'accordo i sindaci di tutte le province, tanto di destra che di sinistra, che ieri si sono incontrati per discutere della questione. "È data priorità politica a un progetto di sviluppo del territorio — conclude Cascetta — dopo decenni di risposte episodiche vogliamo un programma omogeneo da presentare in parlamento".

laia Leoni

"Il Corridoio Tirrenico Meridionale si farà"

6 giugno

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=21198>

Corridoio Tirrenico, la Roma-Formia sarà realizzata dal governo Berlusconi. Bocciato dalla giunta regionale Marrazzo, il tratto Roma-Formia del Corridoio Tirrenico Meridionale sarà invece realizzato dal governo Berlusconi.

Enorme soddisfazione esprime il sindaco Luigi Parisella, a nome dell'intera amministrazione e del vasto comprensorio della piana di Fondi. Proprio nei giorni scorsi il Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli ha ritenuto, a ragione, tale progetto viario degno di priorità e pertanto di essere inserito nel Piano delle infrastrutture che sarà allegato al Documento di Programmazione Economico e Finanziaria che il governo Berlusconi si appresta a presentare nel mese di luglio alla discussione parlamentare.

Giova ricordare che il progetto della Roma-Formia, nel tratto fino a Terracina nell'ambito del Corridoio Tirrenico, voluto dall'allora governo regionale di centro-destra, era stato approvato dal Cipe (Comitato interministeriale programmazione economica) nel 2004.

Tale arteria costituiva un'infrastruttura di valenza strategica per la competitività socio-economica dell'intero territorio provinciale. Ma fu inspiegabilmente messa da parte dal successivo governo regionale Marrazzo, nonostante l'ampia condivisione e approvazione della stessa da parte della stragrande maggioranza degli enti provinciali e locali, del mondo dell'economia e del lavoro.

Mascherandosi dietro la soluzione di una superstrada Roma-Latina e della bretella Cisterna-Valmontone, la giunta Marrazzo mutilava il vero asse strategico del Corridoio Tirrenico Meridionale, rischiando di dare un colpo letale alla stessa realtà economica del Mof, dell'intero sud-pontino e alle potenzialità del Golfo di Gaeta.

Il Sindaco Luigi Parisella ricorda come le molteplici richieste inviate negli anni 2004-2005-2006 al Presidente Marrazzo di convocare un tavolo di concertazione con i sindaci ed il Presidente della Provincia di Latina su tale priorità siano state sempre disattese.

Con la nuova scelta decisa dal Ministro Altero Matteoli e dal governo Berlusconi, di recuperare l'opzione a favore del tratto Roma-Formia nell'ambito del progetto del Corridoio Tirrenico Meridionale, si riaccendono le speranze e i concreti propositi di veder realizzato un asse viario di rilievo, collegato alla grande viabilità nazionale ed europea, in grado di assicurare elementi e livelli adeguati di crescita e di sviluppo per l'economia del nostro territorio.

Corridoio tirrenico, delibere al Tar. Il ricorso presentato dal Consorzio 2050 formato da un gruppo di imprese

6 giugno

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=21097>

Un'autostrada che subirà il giudizio della magistratura ancor prima di avviare il benché minimo progetto esecutivo. Così il Comitato interministeriale per la Programmazione economica e la Regione, per quanto di rispettiva competenza, dovranno depositare al Tribunale amministrativo regionale di Roma la documentazione relativa alla modifica del soggetto aggiudicatore che realizzerà il progetto autostradale integrato "Corridoio tirrenico intermodale Roma-Latina" e la bretella di collegamento Cisterna-Valmontone.

Lo ha deciso ieri il Collegio della Prima sezione in merito alla richiesta di sospensiva degli atti presentata dal "Consorzio 2050", un raggruppamento di imprese costituito tra gli altri da Vianini (società di costruzioni del gruppo Caltagirone) e Condotte.

Entro venti giorni alla cancelleria del Tar romano dovranno arrivare la delibera Cipe adottata nella seduta del 2 aprile 2008, unitamente a tutti gli atti del procedimento; la delibera di Giunta regionale del 26 ottobre 2007, unitamente a tutti gli atti presupposti.

A questo punto la camera di consiglio proseguirà nella seduta del prossimo 2 luglio.

Il progetto del nuovo Corridoio tirrenico meridionale ha un costo stimato in circa 2.578 milioni di euro per quanto riguarda il completamento del "Corridoio tirrenico" e in circa 640 milioni di euro per la "bretella Cisterna-Valmontone".

Nel novembre del 2006 è stata sottoscritta tra regione Lazio e Anas un'intesa per la realizzazione dell'opera, mentre nel marzo scorso, con un protocollo d'intesa è stata costituita una società mista (Anas-Regione Lazio) denominata "Autostrade del Lazio spa".

Nello stesso atto, il ministero si è impegnato, una volta definito il procedimento di impatto ambientale, a sottoporre all'approvazione del Cipe la progettazione definitiva.

Proprio il 2 aprile scorso, infine, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha approvato la modifica del soggetto aggiudicatore del progetto, individuato inizialmente nella Regione Lazio poi sostituito con la società mista "Autostrade del Lazio".

Proprio questa ultima delibera è stata contestata dal "Consorzio 2050" nelle sue citazioni.

Insomma, non sembra conoscere pace il progetto di migliorare sensibilmente, comunque, la viabilità tra la piana pontina e la Capitale.

Ciò nonostante l'infrastruttura attuale sia riconosciuta pericolosa per la sicurezza della circolazione veicolare a causa dello stato del manto stradale. In più punti disconnesso, e poi addirittura senza corsia d'emergenza.

La discussione su questo progetto si era già impiantata durante la Giunta Storace, che presentò un primo studio.

Sabato protesta contro la Roma - Latina

5 giugno

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=21088>

Trasformare la linea ferroviaria Roma-Latina in linea metropolitana, adeguare la via Pontina per la sicurezza nella tratta Roma-Terracina e tutelare il parco di Decima-Malafede e le attività agricole e produttive dell'agro romano e pontino. Sono le proposte di Italia nostra e del 'Comitato no corridoio Roma-Latina' contro i progetti di costruzione del corridoio intermodale Roma-Latina e della bretella Cisterna-Valmontone voluti dalla Regione Lazio.

I progetti, hanno detto le associazioni contrarie al territorio oggi nel corso di una conferenza stampa a Roma, prevedono la costruzione di un'autostrada lunga 1 chilometro e mezzo che taglia la riserva naturale dell'agro pontino per un collegamento più veloce tra la capitale e il litorale romano.

"Il progetto della Regione di costruire è assolutamente inaccettabile - sottolinea il portavoce del Comitato no corridoio Roma-Latina, Gualtieri Alunni - perché produrrà danni irreparabili ai valori naturalistici, archeologici e ambientali della riserva naturale del litorale romano".

"Abbiamo deciso di indire una manifestazione di piazza sabato prossimo a Pomezia alle ore 9 - continua Alunni - per la volontà della Regione di andare avanti con il progetto. Se non troveremo disponibilità e non avremo risposte alle nostre proposte alternative andremo a manifestare in Regione direttamente dal presidente Marrazzo".

Roma-Latina, ambientalisti in piazza: Regione apra un tavolo

5 giugno

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=560425>

Una manifestazione-corteo per ribadire il no al Corridoio intermodale Roma-Latina e alla bretella Cisterna Valmontone e per riaprire il dialogo con la Regione Lazio, cercando di studiare insieme soluzioni alternative che privilegino il trasporto su ferro anziché quello su gomma. Ha questo obiettivo l'iniziativa promossa sabato prossimo a Pomezia da associazioni ambientaliste, comitati di pendolari e agricoltori che sfileranno in corteo accompagnati anche da due trattori. "Una manifestazione di protesta che è stata indetta - spiegano i promotori - a un anno esatto dall'approvazione della memoria della giunta Marrazzo con la quale è stato dato il via libera ai due progetti". "Scenderemo in piazza contro l'indifferenza e l'arroganza e della Regione e contro un progetto inutile, costoso e dannoso che penalizza le comunità locali e i pendolari - sottolinea Gualtieri Alunni, portavoce del comitato 'No Corridoio Roma-Latina' -. Sarà una manifestazione propositiva con la quale chiederemo alla Regione di convocare immediatamente un tavolo unitario che preveda la partecipazione della associazioni e delle amministrazioni locali il cui parere è stato completamente ignorato". Le associazioni ambientaliste, contrarie all'attuale progetto, hanno presentato le loro proposte alternative, sostenute da una petizione popolare sottoscritta finora da undicimila persone, e riassunte in uno studio di Italia Nostra e Cesia (Centro Studi e iniziative per l'ambiente) a cura di Antonio Tamburrino. Nel documento si chiede il miglioramento e la trasformazione in metropolitana della linea ferroviaria Roma-Latina, l'adeguamento e la messa in sicurezza di tutta la Pontina, compreso il tratto della Roma-Terracina e la tutela delle attività agricole e dei parchi. La proposta del Cesia è stata denominata "Progetto M3: mobilità metropolitana meridionale" e tra i suoi punti prevede la creazione di un "treno-tram" sul modello della "Avenida diagonal" di Barcellona.

"Con il progetto del corridoio intermodale - continua il portavoce del comitato - saranno espropriati aziende agricole e compromesse le culture biologiche entro 200 metri dall'autostrada e il Parco di Decima Malafede, uno dei più belli di Roma, sarà spaccato in due. E tutto questo a vantaggio di chi? Dei grandi costruttori. Non certo dei pendolari che dovranno pagare un pedaggio pari a dieci euro per andare e tornare da Roma. Come se non bastasse - fa inoltre notare Alunni - il 10 giugno aprirà Euroma2, il più grande centro commerciale d'Europa che si trova proprio dove la via Pontina confluisce con la Cristoforo Colombo. Questo porterà a file interminabili in ingresso e in uscita da Roma". Il corteo ambientalista di sabato partirà a Pomezia da Piazza Bellini alle 9.30 per arrivare in Piazza Indipendenza. Tra le associazioni che hanno aderito il Comitato no Corridoio Roma-Latina, Italia Nostra Roma, WWF dei Castelli Romani, No Turbogas Aprilia, Confagricoltura Latina, Lipu Latina e Associazione Rete Nuovo Municipio IV di Roma.

Roma - Latina. ricorso al Tar contro la delibera Cipe

5 giugno

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=21068>

La delibera con la quale nell'aprile scorso il Cipe ha approvato la modifica del soggetto aggiudicatore che realizzerà il progetto autostradale integrato 'Corridoio tirrenico intermodale Roma-Latina' e la bretella di collegamento Cisterna-Valmontone, è stata contestata davanti al Tar del Lazio dal 'Consorzio 2050', un raggruppamento di imprese costituito tra gli altri da Vianini (società di costruzioni del gruppo Caltagirone e Condotte d'acqua).

Oggi, udienza di discussione del ricorso davanti ai giudici della I sezione e, a quanto appreso, si attende l'emissione di una ordinanza con la quale il Tar dovrebbe acquisire la delibera Cipe contestata, come atto fondamentale ai fini della decisione.

Il progetto ha un costo stimato in circa 2.578 milioni di euro per quanto riguarda il completamento del 'Corridoio tirrenico' e in circa 640 milioni di euro per la 'bretella' Cisterna-Valmontone. Nel novembre del 2006 è stata sottoscritta tra regione Lazio e Anas un' intesa per la realizzazione dell'opera, mentre nel marzo scorso, con un protocollo d'intesa è stata costituita una società mista (Anas-Regione Lazio) denominata 'Autostrade del Lazio spa'.

Nello stesso atto, il ministero si è impegnato, una volta definito il procedimento di impatto ambientale, a sottoporre all'approvazione del Cipe la progettazione definitiva. E il 2 aprile scorso, infine, il Comitato interministeriale prezzi, ha approvato la modifica del soggetto aggiudicatore del progetto, individuato inizialmente nella Regione Lazio poi sostituito con la società mista 'Autostrade del Lazio'. Proprio questa ultima delibera è stata contestata da 'Consorzio 2050'.

UNIONE EUROPEA

In Europa priorità alle infrastrutture critiche

6 giugno

<http://www.pubblicaamministrazione.net/infrastrutture-it/news/934/in-europa-priorita-alle-infrastrutture-critiche.html>

È stato approvato ieri, dal consiglio dei ministri europei di giustizia e affari interni, il testo della direttiva sull'identificazione e designazione delle **infrastrutture critiche europee**.

Nel testo, oltre a prendere in considerazione la necessità di migliorare la protezione di tutti quei servizi essenziali per il benessere della popolazione e la crescita del paese, si espongono le misure previste dalla commissione per garantire la corretta funzionalità delle infrastrutture critiche Europee.

L'approvazione della direttiva si pone come atto finale di un percorso normativo intrapreso dal consiglio europeo del giugno 2004 con la richiesta alla commissione della preparazione di una strategia globale per la protezione delle infrastrutture critiche.

Esempi di infrastrutture critiche sono il sistema elettrico ed energetico, le varie reti di comunicazione, le reti e le infrastrutture di trasporto persone e merci (aereo, navale, ferroviario e stradale), il sistema sanitario, i circuiti economico-finanziari, le reti a supporto del Governo, delle Regioni ed enti locali, quelle per la gestione delle emergenze.

Per diverse ragioni (di natura economica, sociale, politica e tecnologica) tali infrastrutture sono diventate sempre più complesse ed interdipendenti e, nonostante ciò abbia permesso il miglioramento della qualità dei servizi erogati ed il contenimento dei costi, tuttavia sono aumentate le vulnerabilità, che rischiano di indurre reali pericoli per il benessere del Paese.

«La Direttiva espone le misure previste dalla Commissione per garantire la corretta funzionalità delle Infrastrutture Critiche Europee, cioè di quelle infrastrutture il cui eventuale malfunzionamento avrebbe come diretta conseguenza un impatto significativo sulla qualità della vita dei cittadini in almeno due Stati Membri dell'Unione Europea», ha spiegato l'ing. Luisa Franchina, che ha rappresentato il Governo Italiano durante l'iter formativo della direttiva.

In particolare, ha detto il prof. Salvatore Tucci, presidente dell'AIC-Associazione Italiana esperti Infrastrutture Critiche, «la Direttiva indica come settori particolarmente critici, a cui applicare con massima priorità le misure previste nella Direttiva stessa, quelli dell'energia e dei trasporti. L'approvazione della Direttiva testimonia la forte attenzione su questo tema in ambito europeo, sulla scia di quanto è avvenuto già da anni ad esempio negli Stati Uniti».

Secondo l'ing. Franchina, «la fase di recepimento della direttiva in ambito nazionale costituisce un'occasione importante per la riorganizzazione di un settore che, nel nostro Paese, allo stato attuale non è regolamentato da una

disciplina specifica». Ed ha proseguito sottolineando che «l'implementazione, nella realtà italiana, delle azioni derivanti dalla direttiva richiederà che sia definito un organismo cui saranno assegnate varie competenze, dal coordinamento e dall'individuazione delle infrastrutture critiche europee situate sul territorio nazionale, alla verifica dell'esistenza di idonee misure di protezione, senza dimenticare la fondamentale funzione di rappresentatività verso la comunità internazionale».

INTERMODALITÀ, TRASPORTI MARITTIMI E/O AEREI

Sicilia/trasporti: via libera per interporti di Bicocca e Termini

23 giugno

<http://www.asca.it/moddettnews.php?idnews=763659&canale=ORA&articolo=SICILIA/TRASPORTI:%20VIA%20LIBERA%20PER%20INTERPORTI%20DI%20BICOCCA%20E%20TERMINI>

"La Sicilia avrà un ruolo centrale e determinante nell'Euromediterraneo. Sarà un ruolo politico, culturale, sociale e anche economico. Grazie a questo accordo di programma quadro, aggiungiamo un altro importante tassello per giungere preparati all'appuntamento con il 2010 e l'area di libero scambio. Questo Accordo è oggi più che mai rilevante, in una ottica complessiva di sistema, alla luce del riavvio, da parte del governo nazionale del procedimento di realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina". Lo ha detto il presidente della Regione siciliana Raffaele Lombardo, che insieme al suo vice e assessore regionale ai trasporti Titti Bufardeci, ha siglato, con il Ministero delle Infrastrutture, Ministero dello Sviluppo economico e Società interporti siciliani, il II Accordo di programma quadro per il trasporto delle merci e la logistica. L'Accordo sblocca risorse per un valore complessivo di 191 milioni di euro (113 interporto Catania Bicocca, 78 interporto Termini Imerese). Si tratta di un'intesa istituzionale con il governo nazionale che da attuazione al precedente Apq sottoscritto nel gennaio del 2006. Con questo secondo accordo, si dà concreto avvio al quadro attuativo per i primi due lotti funzionali dell'Interporto di Catania Bicocca (relativamente all'area di sosta del polo logistico - già realizzata - e al polo logistico stesso, per un investimento pari a oltre 48 milioni di euro). Si programmano il terzo e quarto lotto di Bicocca (Polo intermodale e strada di collegamento, per un valore di investimento pari a oltre 65 milioni di euro) e l'Interporto di Termini Imerese (valore dell'investimento di oltre 78 milioni di euro), i cui bandi per la realizzazione partiranno non appena completato l'iter progettuale. Per i restanti interventi che riguardano l'interporto di Termini Imerese, sono state già reperite e appostate le necessarie risorse finanziarie, in attesa della definitiva approvazione dei progetti.

UE, in Europa serve intermodalità settore merci

11 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20080611171434671044.html>

L'intermodalità di trasporto delle merci, che prevede l'uso di autostrade marittime, treni e navigazione interna, è l'obiettivo che si pone l'Europa per rispondere ad una crescita di questo traffico prevista in aumento del 60% da qui al 2013. È quanto ribadito oggi a Venezia, dal presidente della Commissione europea per i trasporti e commissario del governo per la gestione dell'Autorità portuale veneziana, Paolo Costa, dal direttore della stessa Commissione, Jean Trestour, e dall'assessore veneto alle politiche per la mobilità, Renato Chisso. L'obiettivo è raggiungibile attraverso il progetto "Marco Polo", che stanziava per il periodo 2007-2013 450 milioni di euro destinati alla realizzazione di progetti che vadano in questa direzione. Dare concretezza a "Marco Polo", ha rilevato Costa, non significa solo rendere più sostenibile economicamente e più ecologica la mobilità in Europa, ma anche evitare che nei Paesi dell'est venga smantellato il trasporto su rotaia a favore di quello su gomma. Costa si è quindi soffermato sull'importanza della posizione strategica del porto di Venezia, punto d'incontro delle tre modalità di trasporto, che in sinergia con gli altri porti dell'alto Adriatico può raddoppiare il proprio traffico merci.

NOTIZIE DALLE REGIONI

Morassut, da Giunta prima grave deroga a PRG Roma

28 giugno

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00021451.html>

La prima grave deroga al Piano regolatore generale di Roma è arrivata con la sospensione della gara d'appalto, decisa dall'assessore alla Mobilità Marchi, che avrebbe dovuto portare alla realizzazione di un corridoio riservato per il tram gommato, nel quartiere di nuova edificazione Laurentina-Torpagnotta. Lo denuncia il deputato del Pd ed ex assessore all'Urbanistica del Comune di Roma, Roberto Morassut, dopo l'annuncio della sospensione riportato oggi dal quotidiano la Repubblica: "La sospensione della gara per la realizzazione del corridoio riservato del tram gommato di Laurentina-Torpagnotta è una brutta notizia. - dice Morassut - In questo modo si compromette la contestualità tra la edificazione del nuovo quartiere per varie migliaia di abitanti e la realizzazione del mezzo pubblico di servizio". "Sino ad ora - aggiunge Morassut - la tempistica consentiva di far giungere il nuovo mezzo ad alta capacità di trasporto sull'area della futura lottizzazione di Torpagnotta in tempo e prima dell'arrivo dei nuovi abitanti. Sospendendo la gara questa contestualità è compromessa. È la prima grave deroga al nuovo Prg. Un pessimo segnale di approssimazione che lascerà il segno nel XII municipio. Invito la giunta e l'assessore Marchi a ripensarci, la gara deve essere subito rilanciata: lo si può fare anche apportando delle varianti in corso d'opera se si ritiene necessario modificare o integrare il progetto. La sospensione è un errore grave e se non si torna indietro su questa decisione i cittadini rischiano di pagarne le conseguenze con un grave sovraccarico di traffico sulla Laurentina e nel quadrante Eur-Ostiense". (AGI)

Studio di fattibilità per trenino Gressoney

28 giugno

<http://www.ansa.it/turismovalledaosta/notizie/rubriche/ultime/20080628160434682136.html>

Uno studio di fattibilità per un trenino di collegamento tra Gressoney-Saint-Jean fino a Staffal è stato realizzato nell'ambito del progetto Sitralp, presentato oggi a Courmayeur. Dalla stazione di Onder Tschossil fino a Staffal, l'impianto attraverserebbe sette stazioni e si articolerebbe in un percorso di 13 chilometri, con 515 metri di dislivello. Secondo lo studio numerosi tratti sarebbero realizzati in galleria e sarebbe necessaria la costruzione di alcuni viadotti e propone esclusivamente l'adozione di vagoni agganciati a cavi trainanti e quindi in grado di azzerare l'emissione di inquinanti lungo il tracciato. Le stazioni base sono state concepite per accogliere servizi minimi di assistenza: biglietteria automatica, banchine e servizi igienici. Le stazioni principali di Weissmatten e Staffal sarebbero invece edifici multifunzionali, in grado di accogliere servizi a valenza commerciale e turistica. Sempre con l'obiettivo di favorire la circolazione sull'itinerario transalpino del Monte Bianco, è rilanciato il progetto 'Porte de la Vallée' a Pont Saint Martin; un punto intermodale di collegamento tra autostrada e territorio che si presenta come un'area di sosta per Tir e una centrale di mobilità per gli automobilisti dotata di servizi ferroviari e (ANSA)

La Regione vuole mettere mano al raddoppio ferroviario della linea adriatica

27 giugno

<http://www.termolionline.it/notizie/trasporti-la-regione-vuole-mettere-mano-al-raddoppio-ferroviario-della-linena-adriatica-4795.html>

Il Presidente della Regione Michele Iorio ha tenuto in mattinata una riunione tecnica presso la Giunta Regionale con gli Assessori ai Trasporti, Luigi Velardi e alla Programmazione e Bilancio, Gianfranco Vitagliano, per riprendere l'iniziativa, nell'ambito della competenza della stessa regione, per la continuità territoriale di Termoli e Campomarino nell'ambito della revisione del tragitto della ferrovia adriatica.

Per Iorio Velardi e Vitagliano occorre continuare sulla strada già intrapresa dalla Regione che ha finanziato già 15 milioni di euro per migliorare i collegamenti di Termoli e Campomarino e favorire, in prospettiva, una ricucitura del loro tessuto urbano che attualmente soffre della divisione creata dal passaggio della rete ferroviaria.

Per il Presidente Iorio e per i due esponenti del Governo Regionale occorre dunque aprire un tavolo di confronto con i Ministeri e le autorità locali competenti per arrivare in tempi brevi a una diversa dislocazione delle due stazioni ferroviarie individuando un sito intermedio che potrebbe coincidere con l'area che doveva ospitare l'Interporto. Struttura che è stata a sua volta delocalizzata in altra sede.

Questa ubicazione della nuova stazione ferroviaria, infatti, sarebbe, per la sua collocazione territoriale rispetto alle altre reti stradali e i collegamenti con i centri urbani, industriali, commerciali e turistici del litorale, la più consona a dare uno snodo ferroviario moderno e con gli opportuni servizi a questi due importantissimi centri del Molise.

Nell'incontro l'assessore Velardi ha evidenziato come ormai si sia a buon punto per la stipula dell'accordo con l'Anas per la costruzione del sottopassaggio in territorio di Campomarino. "Anche questa opera – ha sottolineato Velardi - si inserisce nell'ottica di una ricucitura del tessuto urbano rendendo più facile e sicuro il collegamento di tutto l'agglomerato urbano di Campomarino".

All'incontro erano presenti anche il Capo di Gabinetto del Presidente della Regione, Giuseppe Campolieti, e il Dirigente regionale dei Trasporti, Nicandro Pilla.

Veneto, sistema tangenziali Verona-Vicenza-Padova

19 giugno

<http://www.agi.it/veneziana/notizie/200806191830-cro-r012723-art.html>

"Contiamo di arrivare al CIPE nel primo semestre del 2009 - si è augurato Chisso - e di veder partire i lavori nella prima metà del 2010, con conclusione degli stessi in circa sei anni". "Non solo l'opera non costerà nulla alla Regione - ha ricordato ancora l'assessore - ma, in base alla nostra legge sulle concessioni autostradali regionali, dopo i primi tre anni gli eventuali utili di gestione entreranno per metà nelle nostre casse".

"Rispetto alla previsione di 800 milioni di euro in quarant'anni per esenzioni tariffarie - ha detto ancora l'assessore - ci confronteremo con gli enti locali per trovare la soluzione più partecipata e concordata. Pensiamo a due ipotesi: mantenere la gratuità all'interno dei tratti che oggi costituiscono le attuali tangenziali cittadine, oppure ad una esenzione generalizzata per dieci anni entro tratte di una quindicina di chilometri. In ogni caso anche queste soluzioni costituiranno motivo di valutazione nella gara per l'individuazione del concessionario". Il sistema delle tangenziali potrà completarsi verso Mestre con il collegamento a Padova con il previsto grande raccordo anulare, che a sua volta contiene la previsione della camionabile fino alla laguna veneta. "In ogni caso - ha fatto presente Chisso - per scoraggiarne l'uso da parte del traffico passante è prevista una tariffazione per i non residenti più elevata di quella degli equivalenti tratti dell'A4". La proposta progettuale si sviluppa da Peschiera del Garda, in provincia di Verona, a Vigonza, in provincia di Padova, interessando complessivamente 29 Comuni. La lunghezza del tracciato sarà di circa 108 km, dei quali oltre 33 riguarderanno l'adeguamento di strade esistenti (le attuali tangenziali) e 75 saranno in nuova sede.

Il tratto di 13 chilometri e mezzo che interessa Verona sarà a tre corsie per senso di marcia, quello restante sarà a due corsie. È stata prevista la realizzazione di 9,3 km di gallerie naturali, di 6,2 km di gallerie artificiali e di 17,64 km di ponti e viadotti. La concessione avrà durata quarantennale, "dopo di che l'opera ritornerà in possesso della Regione - ha concluso Chisso - cioè della comunità veneta".

Regione Campania, infrastrutture: le proposte

17 giugno

<http://www.caserta24ore.it/18062008/regione-campania-infrastrutture-le-proposte.php>

Si è tenuto stamane, presso il ministero delle Infrastrutture, un incontro tra il ministro Matteoli e il presidente Bassolino sull'infrastrutturazione della Campania e del Mezzogiorno. Si allega una scheda sui principali temi trattati e sulle proposte che la regione ha condiviso col ministero.

SCHEDE TECNICHE DELL'INCONTRO BASSOLINO-MATTEOLI LE PROPOSTE DELLA CAMPANIA

1. NUOVA LINEA AD ALTA CAPACITÀ NAPOLI – BARI

Con il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Campania e Puglia, le Ferrovie dello Stato e RFI, sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità della lunghezza di 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari dagli attuali 240 minuti a 110 minuti, oltre a consentire uno sviluppo significativo del traffico di treni passeggeri e merci. Detta linea è costituita, nel territorio campano, da tre tratte:

1) Napoli – Cancellò (Variante di Acerra), del costo di 670 M€, interamente finanziati, di cui 480 M€ dal PON (Accordo preliminare Ministero Infrastrutture – Regione Campania del 28 febbraio 2007), 125 M€ da fondi della Regione Campania e 65 M€ da disponibilità RFI;

2) Raddoppio Cancellò – Benevento (comprensivo della Variante di Maddaloni), del costo di 1.220 M€, di cui sono disponibili 390 M€ da Contratto di Programma RFI;

3) Apice – Orsara di Puglia del costo di 2.210 M€, di cui sono disponibili 290 M€ da Contratto di Programma RFI;

Per l'intera tratta campana, il cui costo è 4.100 M€, pari all'83,3% del costo di tutta la linea, è stato completato il progetto preliminare che verrà sottoposto alla Conferenza dei servizi preliminare, dopo l'assenso dei territori ai diversi

tavoli di concertazione istituzionale che la Regione Campania ha attivato.

Al Ministro si chiede di:

- a) inserire l'opera tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale della Legge Obiettivo, anche nella considerazione che essa è stata già inserita nel DPEF 2008 – 2012, con richiamo dell'Accordo Preliminare del 28 febbraio 2007 ad oggetto l'individuazione e la selezione degli interventi da inserire nei programmi nazionali di attuazione "Reti e Mobilità" del QSN 2007-2013;
- b) concentrare le risorse già stanziare in Contratto di Programma RFI per la 2^a e 3^a tratta, pari complessivamente a 680 Meuro, integralmente sul lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino (seconda tratta Cancellò – Benevento) del costo di 512 M€, rendendole disponibili a partire dal 2009;
- c) garantire la copertura finanziaria per il completamento dell'intera tratta Cancellò – Benevento, per un impegno complessivo stimato in circa 545 M€ nel periodo 2010-2015;
- d) garantire la copertura finanziaria per la tratta Apice – Orsara di Puglia, per un impegno complessivo stimato in circa 2.210 M€ nel periodo 2010-2015.

2. PROSECUZIONE E COMPLETAMENTO DEL PROGETTO DI METROPOLITANA REGIONALE

La più grande opera infrastrutturale in corso in Italia dopo il sistema AV/AC, inserito tra gli interventi di interesse strategico nazionale delle Legge Obiettivo.

Il valore del progetto è di oltre 9 miliardi di euro, compresa la rete metropolitana della città di Napoli. Sono state realizzate opere per 2,8 miliardi di euro e sono attualmente aperti 60 cantieri in tutta la Regione Campania. La Legge Obiettivo finora ha erogato finanziamenti per soli 415 M€.

Al Ministro si chiede di:

- a) garantire la copertura finanziaria delle opere che hanno carattere di priorità e di urgenza, per un impegno complessivo di circa 1,9 miliardi di euro nel periodo 2008 - 2011; in particolare, i fondi richiesti sono necessari per il completamento dei seguenti interventi:
 - rete– Metropolitana di Napoli (linea 1 e linea 7);
 - connessione della rete– dell'area a nord di Napoli con l'aeroporto di Capodichino;
 - connessione– della rete dell'area torrese - stabiese con il nodo ferroviario di Napoli;
 - metropolitana della conurbazione di Salerno;
 - acquisizione materiale– rotabile ferroviario e metropolitano per l'attivazione dei nuovi servizi sui tratti di rete di prossima immissione in esercizio.

3. SISTEMA AEROPORTUALE CAMPANO

Inserito tra le opere di interesse strategico nazionale della Legge Obiettivo. Unico aeroporto in esercizio quello di Napoli-Capodichino, che nel 2007 ha incrementato il traffico del 15 per cento superando i 5 milioni e 800 mila passeggeri, con ciò rendendo ancora più urgente l'intervento di delocalizzazione funzionale verso il nuovo sito di Grazzanise, per il quale è stata anche emanata direttiva del Ministro dei Trasporti.

Il progetto preliminare è stato presentato all'ENAC che ha attivato un tavolo tecnico.

Con l'Accordo Preliminare del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e Regione Campania, la Regione stessa ha assunto l'impegno di finanziare gli espropri e la infrastrutturazione delle aree del sito aeroportuale per 335 milioni di euro e di cofinanziare le infrastrutture aeroportuali per 570 milioni di euro.

Al Ministro si chiede di:

- a) intervenire per la rapida attuazione della direttiva già emanata;
- b) intervenire per la rapida approvazione del progetto preliminare del nuovo aeroporto;
- c) intervenire per la rapida assegnazione dei Fondi FAS e FESR destinati ai programmi regionali 2007-2013

4. I GRANDI ASSI VIARI

S.S. 372 TELESINA)

L'intervento consiste nell'adeguamento a 4 corsie dell'intera tratta compresa tra Benevento e Caianello -Valore complessivo dell'opera oltre € 708 M€.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nel Piano Quinquennale ANAS e nel DPEF 2008-2012.

L'intervento è previsto in Finanza di Progetto e l'ANAS ha già individuato il proponente ed ha pronta la gara per la scelta del Concessionario. E' stato definito un primo stralcio funzionale tra gli abitati di Benevento e Teleso del valore di 368 M€ di cui 110 M€ da Legge Obiettivo e 258 M€ su programmazione FAS – PNM 2007-2013.

Al Ministro si chiede di:

a) confermare e accelerare la destinazione dei fondi programmati PNM 2007- 2013 nella misura definita di 258 M€.
COMPLETAMENTO CONTURSI -} GROTAMINARDA

L'intervento consiste nel completamento della nuova arteria che collega la A3 (Contursi) con la A16 (Grottaminda) che successivamente proseguirà fino a Termoli, per realizzare il collegamento con la A14, completando così il corridoio Adriatico.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nel Piano Quinquennale ANAS e nel DPEF 2008-2012.

E' stato completato il progetto definitivo ed è in corso la redazione del progetto esecutivo, con un costo previsto di 425 M€. Il finanziamento ad oggi è interamente in capo alla Regione con Fondi FAS 2007-2013 per 275 M€.

Al Ministro si chiede di:

a) prevedere la copertura degli ulteriori 150 M€ con fondi della Legge Obiettivo, nella considerazione della elevata quota di cofinanziamento regionale.

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA CAPUA (A1),} L'AEROPORTO DI GRAZZANISE E LA DIRETTRICE DOMIZIANA

L'intervento prevede il completamento della Variante di Casera e l'esecuzione delle bretelle di collegamento con l'Aeroporto di Grazzanise.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nel Piano Quinquennale ANAS e nel DPEF 2008-2012.

Il costo dell'intervento, per il quale è stato completato lo Studio di Fattibilità finanziato dalla Regione Campania, è di 315 M€. L'intervento è previsto in Project Financing, e la copertura della quota a carico del pubblico pari a 200 M€ è realizzata attraverso fondi PON per 55 M€ e fondi PNM per 145 M€.

Al Ministro si chiede di:

a) confermare e accelerare la destinazione dei fondi programmati PON e PNM 2007- 2013 nella misura definita di 200 M€.

POTENZIAMENTO DEL RACCORDO SA-AV, SS7 ED SS7 BIS

L'intervento prevede la realizzazione delle opere necessarie a conferire caratteristiche autostradali all'esistente raccordo Salerno - Avellino, compreso l'adeguamento della strada statale 7 e della 7 bis fino allo svincolo di Avellino Est sulla A16.

L'intervento è compreso tra quelli inseriti in Legge Obiettivo e nel DPEF 2008-2012. Il progetto preliminare prevede un costo dell'intero intervento pari a 898,5 M€. Il 1° lotto Mercato S. Severino – Fratte vale 246 M€ ed è inserito negli interventi da finanziare con i fondi del PNM 2007-2013 per un importo di 190 M€.

Al Ministro si chiede di:

a) confermare e accelerare la destinazione dei fondi programmati PNM 2007- 2013 nella misura definita di 190 M€ per il 1°lotto e di coprire la quota residua di 56 M€ con fondi della Legge Obiettivo

S.S. 7 QUATER DOMITIANA:}

L'intervento consiste nel completamento dell'adeguamento a caratteristiche autostradali della intera S.S.7 Quater Domitiana nella tratta Garigliano - Castel Volturno. L'intervento è inserito come completamento del Corridoio tirrenico meridionale in Legge Obiettivo, nel Piano Quinquennale ANAS e nel DPEF 2008-2012.

Sono stati individuati due stralci funzionali:

1. Fiume Garigliano - svincolo di Cellole nord – del valore di 200 M€ - fondi da reperire.
2. Lavori di ammodernamento tra lo svincolo di Sessa Aurunca e lo svincolo di Mondragone sud (compresa variante di Mondragone) del valore di 378 M€, di cui 202 M€ da PNM, 136 M€ da FAS regionali e 40 M€ da programmazione ANAS.

Al Ministro si chiede di:

a) confermare e accelerare la destinazione dei fondi programmati PNM e FAS regionali 2007-2013 per garantire la realizzazione del 2° stralcio funzionale

5. IL SISTEMA PORTUALE CAMPANO

I due hub portuali di Napoli e Salerno hanno programmato interventi per complessivi 900 M€ e su una disponibilità di 365 M€ hanno realizzato opere per 226 M€ e sono in corso interventi per 139 M€.

Sono stati previsti nel DPEF 2008-2012, in attuazione dell'Accordo preliminare Ministero delle Infrastrutture-Regione Campania del 28 febbraio 2007, gli interventi di adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali alle aree portuali per un importo rispettivamente di 140 e 120 M€, la cui copertura finanziaria è programmata negli interventi PON 2007-2013.

Al Ministro si chiede di

a) confermare e accelerare la destinazione dei fondi programmati PON 2007- 2013 nella misura definita di 260 M€.

b) accelerare l'iter per la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa che stabilisca i reciproci impegni in merito alle infrastrutture da realizzare nel Porto di Napoli.

6. FONDI FAS PER LE REGIONI DEL MEZZOGIORNO

La Finanziaria 2007 (comma 863) ha previsto che il "Fondo per le Aree Sottoutilizzate – è incrementato di 64.379 milioni di euro, di cui non meno del 30% - 19.314 milioni di euro – sono destinate al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico nelle regioni meridionali." Si tratta di risorse da doversi utilizzare nel periodo 2008-2015.

La Finanziaria 2007 (comma 864) stabilisce che "per garantire l'unitarietà dell'impianto programmatico del Quadro strategico nazionale e per favorire l'ottimale e coordinato utilizzo delle relative risorse finanziarie, tenuto anche conto delle risorse ordinarie disponibili per la copertura degli interventi, presso il Ministero dello sviluppo economico è istituita una cabina di regia per gli interventi nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, composta dai rappresentanti delle regioni del Mezzogiorno e dei Ministeri competenti".

La Finanziaria 2008 (Art. 2, comma 537) ha confermato tali risorse fissandone la ripartizione per ciascun anno fino al 2015. Inoltre ha reso tali risorse interamente ed immediatamente impegnabili.

Ad oggi queste risorse non sono state utilizzate anche e soprattutto a causa della mancata costituzione della prevista Cabina di Regia, strumento essenziale per la destinazione e l'utilizzo delle risorse finanziarie rese disponibili.

Nasce in Piemonte forum regionale trasporti

16 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20080616195834674319.html>

Nasce in Piemonte il Forum regionale del trasporto ferroviario, che riunisce tutti i comitati dei pendolari, le associazioni dei disabili e dei consumatori, le rappresentanze sindacali e Legambiente. Obiettivo, monitorare il rispetto degli standard di qualità previsti per il trasporto ferroviario regionale, con sessioni di verifica mensili. L'iniziativa è della giunta regionale di Mercedes Bresso, che ha approvato oggi una delibera dall'assessore Daniele Borioli. "Si tratta di un organo di rappresentanza larga - spiega Borioli - per il quale abbiamo immaginato una struttura snella. Nelle prossime settimane convocherò una seduta plenaria del nuovo forum: sarà l'occasione per presentare l'iniziativa e organizzare gruppi di lavoro più stretti, che si auto-organizzino. Quello che abbiamo in mente è uno sorta di super comitato regionale che raccolga e rappresenti i diversi comitati e possa aiutarci nella definizione delle strategie, nel monitoraggio e nella verifica della qualità sui servizi ferroviari in Piemonte. Ne fanno parte tutti i soggetti a vario titolo coinvolti: ovviamente i pendolari, ma anche le associazioni dei consumatori e quelle che raccolgo le persone diversamente abili, perchè quello dell'accessibilità ai treni è un tema su cui c'è ancora molto da fare; ci saranno i sindacati e Legambiente, che in questi mesi ha avviato una serie di azioni e di studi sul trasporto ferroviario che credo possano essere utili al lavoro di tutti". Il forum potrà proporre studi e ricerche, e sarà il luogo deputato allo studio degli orari ferroviari.

Piano Puglia; i collegamenti stradali

10 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/regioni/20080610204334670383.html>

Sul fronte dei collegamenti stradali di livello nazionale, interregionale e regionale, la Puglia può contare su una buona dotazione di viabilità autostradale (313 km) e di un'ottima dotazione di viabilità extraurbana principale (circa 720 km). I dati sono contenuti nel piano regionale dei trasporti all'esame del consiglio regionale. Una serie di interventi di adeguamento e messa in sicurezza sulla viabilità extraurbana principale già in corso di realizzazione o integralmente finanziati "metteranno a disposizione della collettività regionale - viene sottolineato nel piano - una rete di viabilità primaria di standard medio-elevato allineata con le dotazioni delle regioni italiane più infrastrutturate". La viabilità extraurbana secondaria e quella locale "scontano l'assenza di un coordinamento con la Pianificazione Territoriale in grado di individuare priorità d'intervento e in alcuni casi anche un'inadeguata programmazione degli interventi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria che rischia di determinare un progressivo decadimento del patrimonio oltre che crescenti cause d'incidentalità". Tutto ciò "si riflette in maniera particolare sullo sforzo di accessibilità dalle zone più periferiche e svantaggiate (promontorio garganico, fascia subappenninica e murgiana, estremità meridionale della penisola salentina) verso la rete del sistema nazionale integrato dei trasporti e i centri di eccellenza regionali". I buoni livelli di servizio della rete stradale hanno contribuito nel passato a consolidare modelli di mobilità che vedono una propensione all'uso del mezzo privato in ambito regionale decisamente rilevante anche per gli spostamenti

extraurbani intercomunali di natura sistematica (63%), "propensione che potrà essere superata una volta che l'attuale processo di potenziamento del trasporto pubblico locale in ambito regionale sarà completato"

Alba e Langhe: nasce un Comitato per le infrastrutture

10 giugno

http://www.targatocn.it/it/internal.php?news_code=50880&cat_code=10

È nato nei giorni scorsi il Comitato 'Una strada per le Langhe', con lo scopo di rilanciare il tema delle grandi infrastrutture di Alba e delle Langhe, in particolar modo in riferimento alla tangenziale est/terzo ponte Tanaro di Alba ed al cosiddetto 'Tunnel delle Langhe', per il collegamento di Alba e Cortemilia.

Il Comitato si presenterà al pubblico in una conferenza stampa il giorno giovedì 12 giugno alle 14 a Ricca di Diano d'Alba, Loc. Ponte Mabucco. "Questo luogo - spiegano i portavoce del neonato Comitato - si trova lungo la strada di collegamento Ricca-Benevello nella grande curva prima della salita verso Manera ed è stato scelto proprio perchè da quel punto è prevista la partenza del Tunnel delle Langhe".

Il Comitato, di cui è promotore e membro il Consigliere regionale Cirio, è presieduto da Claudio Bona (già sindaco di Rocchetta Belbo e presidente della Comunità montana); vicepresidente è Claudio Cradinalo sindaco di Diano d'Alba, segretario è l'imprenditore albese Matteo Domini. Hanno anche aderito, tra gli altri, il sindaco di Alba Rossetto ed i due presidenti della Comunità montana Alta Langa e Langa delle valli.

Mascio, entro 2011 tre piastre logistiche per trasporto merci in Umbria

9 giugno

<http://www.asca.it/moddettregione.php?id=291587&img=&idregione=&nome=&articolo=UMBRIA:%20MASCIO,%20ENTRO%202011%20TRE%20PIASTRE%20LOGISTICHE%20PER%20TRASPORTO%20MERCI>

"Entro il 2011 saranno realizzate le tre piastre logistiche per il trasporto merci che la Regione Umbria ha previsto nel suo programma di legislatura e che saranno proprietà della stessa Regione". Lo ha detto l'assessore regionale alle Infrastrutture, Giuseppe Mascio, che nel pomeriggio rappresenterà la Regione Umbria alla Conferenza dei Servizi che si terrà a Roma, nella sede del ministero delle Infrastrutture, e riguarderà le piastre logistiche di Foligno e Terni-Narni. "Questo è l'impegno della Regione - ha proseguito Mascio - e auspichiamo che non intervengano ostacoli a ritardare la dotazione di infrastrutture strategiche per il sistema economico locale e per le quali è previsto uno stanziamento di circa 60 milioni di euro, cofinanziato al 50 per cento dallo Stato. Piastre logistiche che entreranno a far parte del patrimonio regionale". "Il programma - ha sostenuto l'assessore - sta procedendo come previsto e, in questi giorni, è stato pubblicato il bando di gara europeo per la realizzazione della piastra di San Giustino-Città di Castello. È previsto un investimento di circa 15 milioni di euro, tanto che la gara d'appalto è la più rilevante fra quelle pubblicate in questo periodo nel Centro-Nord d'Italia". "La Conferenza dei Servizi odierna, è stata convocata per l'approvazione tecnica dei progetti relativi alle altre due piattaforme logistiche, con una trentina di soggetti chiamati a esprimere il proprio parere (Regione, Comuni, Province, Anas, Enel, Snam, Autorità di bacino ed altri soggetti). Una volta ottenuto il via libero tecnico, i progetti - spiega una nota - andranno al vaglio della Commissione interministeriale per la programmazione economica. "L'auspicio è che entro il 31 dicembre di quest'anno la Regione possa bandire - ha concluso Mascio - le gare di appalto anche per queste due piastre logistiche.

Quanto alla realizzazione dei lavori, "entro ottobre è prevista l'assegnazione all'impresa per la piastra logistica di San Giustino-Città di Castello, occorreranno poi 24-30 mesi per la costruzione. Entro primavera 2009 auspichiamo si possa avviare la realizzazione delle altre due piattaforme, in modo che entro il 2011 all'Umbria siano garantite efficienti infrastrutture di interconnessione tra aree produttive, sistemi urbani e reti principali e in grado di consentire l'interscambio, dove possibile e conveniente, fra le varie modalità di trasporto".

Provincia Roma, Zingaretti: Infrastrutture sfida del futuro

5 giugno

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=560599>

Mobilità, sostenibilità ambientale, innovazione, sostegno al mondo del lavoro e alle famiglie: sono alcuni dei punti su cui si baserà l'attività della Provincia di Roma nei prossimi cinque anni. Le linee programmatiche della giunta Zingaretti sono state illustrate oggi in Consiglio dal presidente di Palazzo Valentini e saranno votate giovedì prossimo. Parlando del tema della mobilità, Zingaretti ha precisato che le infrastrutture sono la "sfida centrale del futuro". "Nel concreto - ha spiegato - le nostre proposte partono dall'attuazione del Piano di bacino varato dalla Giunta Gasbarra e dalla

realizzazione dei dieci corridoi della mobilità per il trasporto pubblico. Lavoreremo insieme alla Regione affinché si realizzi un asse della mobilità su ferro lungo la dorsale tirrenica, connettendo la ferrovia Roma-Formia, liberata dalla linea dell'alta velocità, alla Roma-Civitavecchia, e legando questa tratta ai porti e agli aeroporti. Tra l'altro, puntiamo ad aumentare la capacità e la funzionalità delle rete ferroviaria locale, per dotarla di una potenzialità di trasporto di 600 mila passeggeri al giorno rispetto ai circa 350 mila attuali. Consolidiamo e allargheremo la rete dei parcheggi di scambio. Valorizzeremo il servizio pubblico confermando le riduzioni degli abbonamenti Metrebus per i pendolari, miglioreremo la viabilità sostenendo la manutenzione e l'adeguamento delle strade anche attraverso forme di project financing". Zingaretti ha parlato anche di "esaltazione delle vocazioni territoriali". "Sosterremo le piccole e medie imprese – ha promesso - e favoriremo la collaborazione tra il mondo delle imprese e quello universitario e dei centri di ricerca. Lavoreremo per rendere possibile la navigazione del Tevere dalla foce ai confini regionali e realizzeremo un impianto sportivo in ogni comune che ne sia attualmente privo".

Nel programma della Provincia un altro capitolo è dedicato alla sostenibilità ambientale. Nel Piano energetico provinciale è prevista la realizzazione di impianti di produzione a basso impatto ambientale mediante l'utilizzo di fonti rinnovabili. Fondamentale da questo punto di vista per Zingaretti sono "l'installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici scolastici di interesse provinciale" e la "lotta contro gli sprechi e la dispersione di un bene primario come l'acqua, finanziando interventi per il risparmio idrico e il riutilizzo dell'acqua piovana". Per quanto riguarda i rifiuti, ha aggiunto, "vogliamo lanciare da subito un progetto, in attuazione del piano regionale, per trasformare i rifiuti in una risorsa, incentivando la riduzione di materia e la raccolta differenziata e sostenendo l'industria del riciclaggio". C'è poi la "promozione dei talenti". "Lanceremo un programma quinquennale – ha sottolineato il presidente - per portare le scuole della Provincia al livello europeo in termini di dotazioni informatiche, aule multimediali per lo studio delle lingue e strutture sportive. Lavoreremo per offrire l'accesso alla banda larga in tutti gli edifici scolastici e per realizzare il collegamento internet gratuito e senza fili su tutto il territorio della Provincia". Infine, oltre a dare sostegno al mondo del lavoro, la Provincia si occuperà anche di solidarietà. "Creeremo un coordinamento provinciale dei Presidenti dei centri anziani dei 121 comuni della provincia – ha affermato Zingaretti -. Potenzieremo il protocollo che riserva il 5 per cento degli appalti della Provincia a favore delle cooperative sociali, con particolare riferimento alle opportunità di inserimento lavorativo dei diversamente abili e dei detenuti. Tra gli impegni diretti a favore dei cittadini più bisognosi, oltre alla riconferma dei servizi di assistenza per diversamente abili nelle scuole e per la mobilità con le "navette + bus" intendiamo realizzare un centro diurno per i malati di Alzheimer e gli anziani fragili in ognuno dei 17 distretti socio-sanitari e una casa della famiglia per il sostegno delle famiglie in difficoltà. Infine – ha concluso - lanceremo una campagna di sensibilizzazione contro la violenza sui minori e rafforzeremo l'incubatore di impresa per immigrati e Centri servizi immigrati".

Tavolo tecnico superstrada L'Aquila-Amatrice

4 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080604211734666518.html>

Il terzo lotto della superstrada L'Aquila-Amatrice, tratto San Pelino-Marana, dovrebbe essere appaltato entro il 2008. E' quanto emerso dal tavolo tecnico organizzato dalla Provincia dell'Aquila al quale hanno partecipato Anas, Regione Abruzzo e sindaci dei Comuni attraversati dalla strada. L'Anas sta predisponendo gli atti per la presentazione alla Regione della Via, Valutazione di impatto ambientale. Trascorsi 60 giorni, il progetto e le eventuali osservazioni saranno rimessi all'esame della prima commissione regionale utile. Il progetto è finanziato con 15 milioni di euro. Per il quarto lotto, da Marana a Cavallari di Montereale, i soggetti coinvolti intendono accelerare l'iter per arrivare alla consegna dell'appalto entro dicembre 2009. Per questa tratta i fondi stanziati ammontano a 31 milioni. "Sono soddisfatto dell'incontro di oggi - ha commentato l'assessore provinciale Pio Alleva, che ha condotto il tavolo - e di come i soggetti coinvolti si siano spesi per condurre in porto l'opera. Di fronte a tali sforzi e alla caparbia che ha permesso di superare tutti i difficili ostacoli a un'opera attesa da 40 anni, auspico che ciascuno valuti la questione con senso di responsabilità verso tutte le comunità interessate dall'arteria e verso l'impegno di ingenti risorse pubbliche".

Lombardia: Castelli, positiva legge obiettivo regionale

3 giugno

<http://www.asca.it/modelleregione.php?id=289894&img=&idregione=&nome=&articolo=LOMBARDIA/INFRASTRUTTURE:%20CASTELLI,%20POSITIVA%20LEGGE%20OBIETTIVO%20REGIONALE>

È "estremamente positiva" la legge obiettivo sulle infrastrutture approvata recentemente dal consiglio regionale della Lombardia. È l'opinione del sottosegretario alle infrastrutture, Roberto Castelli, che oggi ha incontrato i vertici del

Pirellone per fare il punto sulle grandi opere da realizzare nella Regione. Un "incontro informale", lo ha definito Castelli, visto che "non ho ancora ricevuto le deleghe. Ma non me la sentivo di restare con le mani in mano". Soprattutto perchè, ha puntualizzato, "con l'Expo 2015 Milano e la Lombardia diventano il centro della politica sulle infrastrutture".

Necessaria perciò una decisa accelerazione su questo fronte, perchè la Lombardia, stigmatizzata da Castelli come "il motore produttivo del Paese e una delle regioni più avanzate d'Europa", a livello infrastrutturale resta il fanalino di coda del Vecchio Continente. Ad ammetterlo è lo stesso sottosegretario leghista, che per puntualizzarlo ha snocciolato tutta una serie di cifre: "In Spagna ci sono 270 chilometri di autostrade ogni milione di abitanti. In Italia 144, e in Lombardia questa cifra scende a 70". Oltre che sulla viabilità stradale, Castelli si è soffermato sulle infrastrutture ferroviarie, ribadendo la necessità di sciogliere al più presto il nodo TAV. Un'opera, ha detto, che "rivoluzionerà la vita dei cittadini", visto che il Corridoio 5, "nel 2020 o al più tardi nel 2030 collegherà l'Atlantico con il Pacifico. E Milano sarà al centro di questo percorso". Un'opera fondamentale dunque, e perciò non paragonabile per rilevanza strategica al Ponte sullo stretto di Messina. "Con tutto il rispetto - ha osservato Castelli a questo proposito - il ponte sullo stretto collegherà la Calabria e la Sicilia", mentre il Corridoio 5 "è un'opera che condizionerà i prossimi secoli del Paese".

Soddisfatto per questo primo colloquio anche il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni: "Siamo partiti con grande determinazione", ha detto, spiegando che "per Regione Lombardia le infrastrutture non possono più essere un'eventualità, ma una certezza". Per il momento, ha ricordato il governatore lombardo, nella Regione "sono più di 100 le opere avviate, in via di esecuzioni o progettate".

E oltre che sulle infrastrutture stradali e ferroviarie, ha concluso Formigoni, il Pirellone punta i riflettori anche su "navigabilità del Po e dei laghi e sul trasporto pubblico locale".

INFRASTRUTTURE E AMBIENTE

Ecoautostrade: un seminario per progettare infrastrutture rispettose dell'ambiente

7 giugno

<http://www.ambientenergia.info/index.php?data=01-01-1970&titolo=ecoautostrade-un-seminario-per-progettare-infrastrutture-rispettose-dell%5Cambiente&recordID=4037&sezione=3>

Si è concluso con numerosi spunti da tenere a mente il quarto dei seminari "Innovazione e nuove infrastrutture autostradali: buone pratiche internazionali a confronto", organizzato ieri da **Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo** e dedicato all'ambiente e al paesaggio.

Architettura sostenibile significa anche l'ideazione di strutture che rispettino il paesaggio circostante ed evitino la realizzazione delle ben note brutture urbane. E' necessaria per raggiungere tale obiettivo un'attività coordinata tra architetti, ingegneri, fisici, geologi, paesaggisti proprio al momento della progettazione delle nuove infrastrutture, ha ricordato l'architetto svizzero Flora Ruchat Roncati.

Gli esempi non mancano. Un'autostrada di recente costruzione nella regione del Giura, a ovest della **Svizzera**, per la cui progettazione nel 1988 fu indetto un concorso vinto dalla stessa Roncati. Fiore all'occhiello dell'architetto gli otto tunnel per la ventilazione integrati perfettamente con il paesaggio circostante, tanto che uno di essi, ricoperto di verde, è oggi meta di scampagnate domenicali.

O ancora Kirchberg, in **Lussemburgo**, attualmente una serie di strade a carreggiata e velocità ridotta, intervallate da filari di alberi, con corsie preferenziali per i mezzi pubblici e un passaggio pedonale ancora in costruzione, Boulevard J.F. Kennedy. Il progetto è stato presentato da Tilman Latz, della tedesca Latz e partner che è riuscita a trasformare quella che fino all'inizio degli anni '90 era solo una grossa infrastruttura autostradale deturpatrice del paesaggio.

E in **Italia**? La situazione non è certo come quella dei vicini europei, ha commentato **Umberto Regalia** di Autostrada Pedemontana Lombarda, che ha ricordato come nel nostro Paese i lavori per l'approvazione di una nuova infrastruttura spesso durano troppi anni e al momento dell'ok non si ha più tempo per pensare a come realizzarla nel rispetto dell'ambiente. A questo poi si aggiungono altri fattori ricordati da **Antonio Longo**, del Politecnico di Milano, come ad esempio alcune leggi specifiche che di fatto rendono più difficoltosa la progettazione delle autostrade.

Per maggiori informazioni sul seminario e sui successivi incontri: www.milanomet.it

Biodiversità e infrastrutture, un incontro a Pisa per parlare della rete lene

4 giugno

http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=13830

Il Centro interdipartimentale ricerche agro-ambientali "Enrico Avanzi", dell'università di Pisa e Lipu/BirdLife Italia organizzano il 5 giugno a San Piero a Grado una giornata di studio, alla quale parteciperanno numerosi esperti, su

“Biodiversità e infrastrutture di trasporto: la rete europea lene e lo stato dell'arte in Italia”. «Attualmente gli Stati europei, Italia compresa – spiega una nota della Lipu - sono impegnati nel programma “Countdown 2010” che si prefigge di arrestare la perdita di biodiversità nel nostro continente entro l'anno 2010. Il maggiore problema per la conservazione della biodiversità è la frammentazione degli habitat causata dallo sviluppo urbanistico e infrastrutturale. La costruzione di autostrade, strade e ferrovie distrugge gli ecosistemi, causa inquinamento e disturbo. Inoltre, le strade costituiscono una causa non trascurabile di mortalità per molte specie di mammiferi, uccelli, anfibi e rettili, oltre che un pericolo per la sicurezza degli automobilisti: si calcola che ogni anno sulle strade europee muoiano centinaia di milioni di animali selvatici, mentre in Italia si stimano 15mila animali morti per ciascuna provincia. Dal punto di vista della sicurezza stradale, nel decennio 1995-2005 in Italia si sono registrate circa 150 vittime e qualche centinaio di feriti gravi, oltre a milioni di euro di materiale danneggiato ogni anno».

Per far fronte a questo problema, nel 1996 è nata l'Infra-Eco-Network-Europe (Iene), una rete europea di istituti, autorità ed esperti che studiano la frammentazione degli habitat causata da autostrade, ferrovie e canali navigabili e gli effetti che provocano sulla fauna selvatica. La Lipu spiega che Iene vuole «incentivare misure di prevenzione, mitigazione e compensazione per rendere la rete di trasporto europea più efficiente, sostenibile e sicura per automobilisti, animali selvatici e per lo stesso habitat naturale». Il network è anche l'ambito dal quale è nato il progetto europeo COST 341 “Habitat fragmentation due to transportation infrastructure”, che è la massima espressione a livello tecnico-scientifico sul tema delle interazioni tra fauna selvatica e strade.

La giornata di studio di San Piero a Grado si propone di: fare il punto sullo stato dell'arte in Italia sul tema “infrastrutture di trasporto/biodiversità” ; illustrare alcuni casi-studio significativi realizzati in Italia e in Europa; presentare i risultati del recente meeting Internazionale Iene svolto in Ungheria; rilanciare le attività della sezione italiana Iene. Sarà anche disponibile il volume “Infrastrutture di trasporto e biodiversità: lo stato dell'arte in Italia”.

La partecipazione è gratuita, previa iscrizione a: www.avanzi.unipi.it

Per informazioni: Marco Dinetti, tel. 0521 273043, e-mail marco.dinetti@lipu.it

Giacomo Lorenzini, tel. 050 2210500, e-mail giacomo.lorenzini@agr.unipi.it

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

On line il nuovo sito dell'Anas

11 giugno

http://www.lastampa.it/web/cmstp/templubriche/tecnologia/grubrica.asp?ID_blog=30&ID_articolo=4672&ID_sezione=38&sezione=News

È online il nuovo sito www.stradeanas.it, presentato oggi dal presidente dell'Anas Pietro Ciucci, in occasione del convegno “Insieme per la sicurezza stradale”, organizzato con Confindustria-Finco a Roma. «Il nuovo sito internet - ha affermato il presidente Ciucci - è stato concepito e realizzato per diventare un vero e proprio strumento informativo semplice, diretto e interattivo, a disposizione di tutti. Maggiore informazione, infatti, significa maggiore sicurezza, più consapevolezza delle condizioni di traffico, della presenza dei cantieri e delle lavorazioni, lungo il tragitto che si dovrà percorrere».

«Ma la novità più importante - ha continuato Pietro Ciucci - è costituita dall'adeguamento a quanto disposto dalla Legge Stanca sulla navigabilità e l'accessibilità dei siti istituzionali. www.stradeanas.it è in grado di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche da parte di coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistive o configurazioni particolari». Il nuovo sito, già da oggi disponibile in linea e registrato in Tribunale come testata giornalistica, contiene oltre 180 pagine di informazioni, del tutto nuove, suddivise in quattro aree tematiche scelte rispetto agli interessi e ai bisogni degli utenti. Nella prima pagina del sito, infatti, sono subito inseriti i percorsi di approfondimento che rappresentano altrettante scelte strategiche: le strade, gli appalti, i lavori e la viabilità.

«Abbiamo voluto dare al cittadino - ha spiegato Pietro Ciucci - la possibilità di seguire passo passo le conseguenze di questo percorso: si susseguono in ordine logico le informazioni sui progetti approvati, sui lavori in corso, sulle aperture al traffico; e poi ancora delle brevi monografie sulle opere stradali più importanti e significative e sulle opere di futura realizzazione. Per ogni opera, foto, testo e cartine consentono all'utente di avere un quadro esauriente e vivo dallo stato dell'arte».

Un'apposita sezione del sito è dedicata alla viabilità, con la possibilità di organizzare il proprio viaggio con l'utilizzo del servizio “Quo vadis” e di verificare in tempo reale l'andamento del traffico sulle principali arterie nazionali, anche attraverso la collaborazione con Octotelematics. «Nella sezione Ricerca ed Innovazione - ha continuato il Presidente dell'Anas - abbiamo cominciato ad illustrare, e ancora più lo faremo nel prossimo futuro, i progetti innovativi già

realizzati, in corso di realizzazione o solo in fase di studio nel campo della sicurezza e nel campo della compatibilità ambientale, anche in collaborazione con Istituzioni Universitarie».

«L'Anas - ha concluso Pietro Ciucci - basa la sua attività tecnica anche sulla trasparenza, consapevole che un sistema efficiente deve essere facilmente controllabile e la possibilità offerta da internet di esercitare il controllo, è la base su cui poggia la costruzione e la manutenzione delle strade nei tempi e con gli importi previsti».

Unioncamere: Trieste e Varese le meglio servite

10 giugno

http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/06_giugno/10/infrastrutture_unioncamere_trieste_e_varese_le_meglio_servite,15081569.html

Trieste, Varese, Roma e Firenze sono le province meglio "attrezzate" per le imprese e le famiglie. Nuoro, Oristano, Isernia e Matera quelle in cui la dotazione di infrastrutture è più carente. E il divario tra Centro-nord e Sud si riduce ma resta elevato. Il quadro è tratteggiato da una ricerca di Unioncamere e Istituto Tagliacarne, presentata oggi a Brescia nell'ambito della 127ª Assemblea degli amministratori camerali, che calcola la dotazione di infrastrutture, sia di quelle dedicate alle imprese, sia di quelle utilizzate dalle famiglie. Il gap tra centro-nord e Mezzogiorno dal 2000 al 2007 si è solo leggermente ridotto, si legge nella presentazione dello studio, "ma resta davvero pesante. Anche alcune province del Centro-Nord poi registrano ritardi notevoli rispetto alla media nazionale".

Trieste, Varese, Roma e Firenze si pongono saldamente in cima alla classifica nazionale per dotazione di infrastrutture economiche (trasporti al netto dei porti; energia e ambiente; Tlc; reti bancarie e di servizi) e sociali (scuole e università, ospedali, strutture per la cultura e il tempo libero), confermando un primato già segnato nel 2000. Secondo la ricerca, la buona dotazione di questi territori, in particolare di Trieste e Varese, è avvalorata anche dagli indicatori specifici:

Varese svetta nella classifica per dotazione di infrastrutture economiche, seguita da Trieste; il capoluogo giuliano si attesta al primo posto per presenza di scuole, ospedali e strutture dedicate al tempo libero (complessivamente considerate) rispetto alle potenziali esigenze di domanda del territorio. Seguono, in questo caso, Firenze e Roma, sulle quali incide il fatto di essere centri di attrazione turistica e culturale.

L'Italia, però, mantiene due velocità. Solo 33 province presentano un indice di dotazione infrastrutturale complessiva pari o superiore alla media. Tutte le altre, la stragrande maggioranza delle quali del Mezzogiorno, evidenziano deficit più o meno grandi. E, soprattutto, lo scarto tra Centro-Nord e Sud, tra il 2000 ed il 2007, ha subito solo una limatina: era 36,6 nel 2000 (la media Italia è uguale a 100), è divenuto 35,5 nel 2007. A guadagnarci, tra l'altro, sono state solo le famiglie: le infrastrutture sociali del Meridione, infatti, si attestano a 79,9, con un miglioramento rispetto al 2000 di 2,6 punti. Quelle di trasporto e, più in generale, quelle destinate soprattutto alle imprese, invece, registrano addirittura un peggioramento, sebbene lieve (da 76,9 del 2000 a 76,5 del 2007). Migliora di un soffio, invece, la dotazione di infrastrutture economiche del Centro-Nord (da 113,4 a 113,5 nel 2007), mentre peggiora la dotazione sociale (da 114,3 del 2000 a 112,4 del 2007).

"L'immagine dell'Italia che affiora dalle nostre analisi è quella di un Paese a un bivio - osserva il presidente di Unioncamere Andrea Mondello - L'alternativa è tra imboccare l'autostrada per la modernità, oppure rimanere sulla vecchia provinciale". Mondello spiega che le Camere di commercio "stanno già dando il loro contributo, con la creazione di uno strumento finanziario di sistema" e con "la costituzione di una holding di sistema, per valorizzare i tanti investimenti in infrastrutture locali delle Camere di Commercio e metterli così al servizio del sistema Paese".

Per Francesco Bettoni, presidente della Camera di Commercio di Brescia, l'Italia "soffre di un ritardo infrastrutturale cronico, che si è acuito negli ultimi 15 anni, e negli ultimi 5 ha addirittura accelerato il passo". Bettoni indica l'esempio delle autostrade "Nel 1980 la nostra rete era più estesa di quella della Francia e lunga tre volte quella della Spagna. Oggi la Francia ci supera del 65% e la Spagna del 75%. Tra il 2000 ed il 2005 in Italia sono stati aperti 64 chilometri di autostrade, contro i 1.035 della Francia e i 2.383 della Spagna. Tutto ciò a fronte di un intervento pubblico pari, secondo nostre stime, a oltre 200 miliardi di euro in termini reali dal 1980 al 2006 (prezzi 1993)".

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

Il ponte della priorità o priorità per il ponte? Quando le priorità sono molteplici ed è prioritario prendere una decisione

16 giugno

<http://www.guidasicilia.it/do/news/30846/il-ponte-della-priorita-priorita-per-il-ponte>

L'ultima, in ordine di tempo, sul Ponte sullo Stretto di Messina l'ha detta proprio nei giorni scorsi il sottosegretario alla Presidenza del consiglio dei ministri con delega al Cipe, **Gianfranco Micciché**: *"Per il ponte sullo Stretto vi sono due miliardi di euro di fondi non vincolati nel bilancio regionale pronti per essere impiegati per questa infrastruttura"*.

Quindi a detta dell'ex presidente dell'Ars, la Regione siciliana avrebbe un bel gruzzoletto da destinare alla gigantesca opera tornata ad essere priorità, *"la priorità"* o una delle priorità...

Insomma su questo punto, ossia, se la costruzione del ponte sia veramente prioritaria rispetto a tutta una serie di ammanchi di cui soffre la Sicilia e l'Italia in generale, non tutti sono d'accordo.

Ovviamente ci sono i pareri contrari di chi nella scorsa legislatura non solo ha congelato contratti, accordi e stipule varie, ma ha abolito il concetto di priorità in riguardo all'opera. Ancora nelle scorse settimane, ad esempio, **Rita Borsellino** ha espresso il suo dissenso nei confronti del ponte: *"Da una parte il governo Berlusconi si è affrettato a rimettere in campo il progetto, dall'altro taglia tutti i fondi destinati e già stanziati per le infrastrutture dell'Isola senza le quali il ponte rischia di essere solo una cattedrale nel deserto"*. La Borsellino pensa che *"questa scelta rischia di penalizzare fortemente l'Isola e hanno fatto bene i ministri del governo ombra del Pd a venire in Sicilia, dandole la centralità nazionale che merita. Mi auguro che tutto il Parlamento siciliano e il governatore Raffaele Lombardo sappiano fare altrettanto"*.

Invocare però il buon senso di Lombardo su questo versante, si sa, lascia il tempo che trova. Il neogovernatore, infatti, oltre ad essere uno dei massimi sostenitori della megaopera sullo Stretto, è uno di quelli fermamente convinti che per riuscire ad avere tutte le infrastrutture, tutte le strade ed autostrade (ferrate o di mare) che in Sicilia da tempo immemorabile mancano, bisogna prima di tutto mettere in piedi il ponte, la costruzione di esso si tirerà dietro tutto il resto. Quindi prima il ponte e il resto verrà da se.

Ma, come dicevamo poca fa, sul punto della *"priorità ponte"* non tutti sono d'accordo, e non soltanto dall'altra parte. Ad esempio, chi non la pensa come il presidente Lombardo è il sottosegretario alle Infrastrutture **Roberto Castelli**: *"La Lega non ha nulla contro l'opera che unirà Sicilia e Calabria, ma la priorità va alla realizzazione del collegamento da Portogallo a Ucraina, Russia e Cina per arrivare al Pacifico"*. Insomma, dice la Lega per bocca di Castelli, se i siciliani vogliono il ponte questo è un bene, ma contestualmente, anzi *"un minuto prima"*, deve essere realizzato il **Corridoio 5**, cioè il collegamento di cui sopra. *"Io penso che il ponte vada fatto se le popolazioni meridionali lo vogliono - ha osservato Castelli pochi giorni fa - ma collegherà Sicilia e Calabria. Qua abbiamo il collegamento da Portogallo a Ucraina, Russia, Cina per arrivare al Pacifico: credo che il paragone non abbia bisogno di commenti"*. E quindi *"sì al ponte ma contestualmente assolutamente sì, un minuto prima, a questa grande via di comunicazione"*. Il Corridoio 5 infatti *"è un'opera strategica - secondo il sottosegretario - che condiziona i prossimi secoli"*. *"Nel 2000 - ha ricordato Castelli - avevamo studiato, in vista del Governo Berlusconi, un grande piano infrastrutturale di tutto il paese. Il Ponte sullo stretto fa parte del 'Corridoio 1' che è quello che collega la Sicilia con Amburgo. Quindi, un grande 'corridoio' Nord-Sud, con Milano al centro"*. Il sottosegretario ha però 'lamentato' il "ritardo enorme in Lombardia" per quanto riguarda il tema delle infrastrutture, e per motivare le sue lamentele ha snocciolato alcune cifre: *"La Spagna ha 270 chilometri di autostrada ogni milione di abitanti, l'Italia ne ha 144, e la Lombardia ne ha 70. Questo è il desolante dato con cui dobbiamo confrontarci"*.

Quindi, ricapitolando un attimo: *il ponte è sì una priorità, ma contestualmente ad altre priorità. O meglio è una priorità che viene dopo altre priorità... Dunque non è prioritaria? O lo è?? Sì, è difficile stabilire quale sia la vera cosa assolutamente importante da realizzare, quando ci si ritrova in un luogo dove le cose assolutamente essenziali da fare subito sono tante... troppe.*

Ci affidiamo quindi alle parole di chi adesso le sorti del ponte ce li ha in mano: il ministro delle Infrastrutture **Altero Matteoli**. *"Il ponte sullo Stretto era stato accantonato dal precedente governo, invece la prima cosa che dovevano fare era di avviare l'iter per far sì che si potesse costruire. Noi, invece, consideriamo il ponte un'opera prioritaria fra tutte le infrastrutture che si devono costruire"*. *"Il primo atto che invece io ho fatto - ha aggiunto - è stato scrivere al presidente della società ponte sullo Stretto"*. *"Non è vero - ha aggiunto il ministro Matteoli - che la Lega non è favorevole. Dice solo che dobbiamo realizzare anche le altre infrastrutture del Nord"*.

Bene, sembra chiaro: il ponte è una priorità.

E il discorso potrebbe sembrare ancora più chiaro e assodato prendendo in considerazione le ultime parole del premier

Silvio Berlusconi: *"Il ponte sullo Stretto si farà. Dovremo recuperare in sede europea i soldi raccolti in passato".*

Berlusconi insomma ha ribadito la sua determinazione nel portare a termine quest'opera. E ha smentito così voci tutte le voci che parlavano se non di un ripensamento, di un serio tentennamento.

Anche il presidente dell'Anas e della congelata Società Stretto di Messina, **Pietro Ciucci**, sembra non avere dubbi sulla costruzione del "Ponte della priorità": *"Vi è perfetta sintonia con il governo per l'individuazione delle nuove risorse ex Fintecna da destinare alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina"*, e il riferimento è a circa 1,5 miliardi di euro di Fintecna finalizzati alla costruzione dell'opera ma poi utilizzati dal governo per altri scopi, tra i quali la copertura del fabbisogno derivante dal taglio dell'Ici.

Nel confermare la data di metà del 2010 per l'avvio dei cantieri, Ciucci ha indicato il prossimo gennaio il termine per la messa a punto del progetto definitivo e ha aggiunto che, comunque, *"saranno riattivati nell'immediato i contatti con il territorio affinché sia un'opera condivisa"*. Secondo il presidente dell'Anas non vi sarà la necessità di referendum tra i cittadini, ma *"si procederà - ha detto - con un piano di comunicazione e interlocuzione con il territorio più capillare possibile, per spiegare ove ce ne fosse bisogno, dell'importanza delle ricadute economiche, occupazionali e tecnologiche connesse alla realizzazione del ponte"*. Non si rischierà un effetto tassa, sempre secondo Ciucci, in quanto *"vi è già un largo consenso sul territorio. Non bisogna fare in modo che voci isolate che strillano solo più forte, abbiano più spazio della maggioranza delle voci di consenso"*.

Si potrebbe finire così, con tutti d'accordo fino alla prossima battuta d'arresto. Ma vogliamo concludere dando voce agli scettici e ai contrari - da sempre - che il ponte venga costruito: i Verdi.

Per **Grazia Francescato**, che dei Verdi è stata presidentessa fino al 2001, *"Berlusconi è il solito grande illusionista che fa mezze promesse che sa di non poter mantenere. Promette di avviare i lavori per il ponte sullo Stretto di Messina ma non dice agli italiani dove andrà a prendere i soldi. Il premier sa benissimo che il finanziamento europeo, da solo, non potrà bastare e il costo stratosferico sarà pagato dalle tasche dei cittadini"*. *"In realtà - conclude la Francescato - non si tratta di una megaopera ma di una megatruffa ai danni dei cittadini e devastante per l'ambiente. Anche se noi Verdi non siamo in Parlamento ci opporremo con tutte le nostre forze contro questo progetto e Berlusconi avrà delle belle sorprese, perché, intanto, il fronte del no a questa faraonica truffa si è allargato di molto"*.

Sarà il nostro Golden Gate. Marco Panara intervista Pietro Ciucci

2 giugno

<http://www.repubblica.it/supplementi/af/2008/06/02/af0copertina/001kisco.html>

Allora ci siamo, il Ponte si farà. «Sono convinto di sì. Si è già investito tanto, sono state fatte gare internazionali e firmati contratti vincolanti. E c'è la volontà politica». Pietro Ciucci è presidente dell'Anas dal luglio 2006 e amministratore delegato della società Stretto di Messina dal 2002, quindi se questo benedetto Ponte alla fine si farà la responsabilità della realizzazione sarà sulle sue spalle.

Lei ci ha sempre creduto?

P.C. «Non avrei accettato l'incarico altrimenti. Non ero in cerca di un lavoro o di un posto, mi ha spinto, dopo l'esperienza delle privatizzazioni, che è stata una operazione di straordinario impegno e di straordinario successo, passare dallo smontaggio di qualcosa, in quel caso l'Iri, alla costruzione di qualcosa, di un'opera che comportasse una sfida tecnologica, organizzativa, istituzionale».

Ma il Ponte sullo Stretto perché si deve fare?

P.C. «Il Ponte non è un monumento, è un'opera pubblica da inquadrare nel sistema nazionale delle infrastrutture, e quando si immagina un'opera pubblica il punto di partenza è la valutazione dei costi diretti e indiretti e dei benefici diretti e indiretti. Se i secondi superano i primi e la tecnologia consente di realizzarla, allora quell'opera vale la pena di farla. Poi, solo poi, viene tutto il resto».

Tutto il resto cos'è?

P.C. «Sono le ricadute enormi che un progetto di questo genere può avere sul sistema, dallo sviluppo delle competenze in architettura, ingegneria, ambiente e project management, alla nascita e crescita delle imprese che saranno coinvolte, dalla evoluzione delle istituzioni locali, regionali e nazionali, alla credibilità di un sistema paese che dimostra di essere in grado di costruire un'opera così impegnativa e sfidante. La facoltà di ingegneria dell'Università di Berkeley, in California, per dirne una, è nata con la progettazione del Golden Gate».

Che itinerario abbiamo davanti?

P.C. «Noi ci siamo fermati nell'aprile del 2006 e due anni di fermo lasciano qualche traccia, dobbiamo quindi riprendere tutto e attualizzarlo. Ci vorranno sei mesi per rivedere la convenzione tra il ministero delle Infrastrutture e la società Stretto di Messina. Poi vanno aggiornati tutti i contratti già firmati, quello con il contraente generale Eurolink, e quelli per le consulenze progettuali, per le assicurazioni, per l'assistenza finanziaria, per il monitoraggio dell'impatto ambientale. A gennaio del 2009 si può dare l'ordine di inizio attività, che vuol dire realizzare il progetto definitivo, che richiederà sei mesi, più qualche mese per la discussione e l'approvazione. Nella primavera del 2010 si potrà realisticamente aprire il cantiere e la consegna dell'opera dovrebbe avvenire per la fine del 2016».

Fatto il calendario, ci sono i costi. Chi paga?

P.C. «Il fabbisogno complessivo previsto nel 2006 era di circa 6 miliardi di euro, e poiché i calcoli erano stati fatti in maniera prudentiale non dovremmo distaccarci molto da quella cifra. Il piano finanziario prevedeva che il 40 per cento, circa 2,5 miliardi, venissero da un aumento di capitale della società Stretto di Messina e il resto, 3,5 miliardi, raccolto sul mercato internazionale dei capitali. L'intera cifra sarebbe stata ammortizzata attraverso le tariffe per l'attraversamento del Ponte. Dobbiamo vedere ora se l'impostazione sarà la stessa e si devono trovare le risorse per l'aumento di capitale di Stretto di Messina. Aggiungo che i 2 miliardi e mezzo non servono tutti insieme e tutti subito. I primi pagamenti avverranno nel 2010, quello che serve è un impegno certo per poter chiedere ai contraenti di avviare i lavori e per presentarsi sui mercati internazionali a chiedere capitale di debito».

Una delle questioni che la costruzione del Ponte solleva è quella della forte presenza di criminalità organizzata nelle zone coinvolte.

P.C. «Il protocollo per la legalità che ora l'Anas adotta in tutte le grandi opere è nato proprio dentro la società Stretto di Messina, e lo stiamo applicando con molto rigore anche nella realizzazione di un'opera difficile come la SalernoReggio Calabria».

Ma l'industria italiana, che una volta era tra i leader mondiali del settore, è ancora in grado di realizzare opere così imponenti, avanzate e complesse e di garantire un livello adeguato di qualità?

P.C. «Le nostre imprese hanno subito gli effetti di una lunga stasi degli investimenti, quindi sono cresciute meno di quanto è avvenuto a imprese di altri paesi, come ad esempio la Spagna. Avevamo grandi società di progettazione e di costruzione, e oggi ne abbiamo meno. Ma la macchina si è rimessa in moto, con la Legge Obiettivo c'è stata una accelerazione degli investimenti, e sia il passato governo Berlusconi che il governo Prodi hanno messo impegno e risorse per rilanciare le grandi opere. C'è quindi un problema di crescita ma non possiamo dire che non siamo più in grado di costruire opere impegnative. Per far crescere il mercato e le imprese il solo modo è fare, e fissare con energia i cinque paletti indispensabili: trasparenza, legalità, sicurezza, certezza dei tempi e certezza dei costi».

Parliamo allora dell'opera che sfida tutto ciò, l'opera che 'non finisce mai', la SalernoReggio Calabria. La vedremo finita prima del Ponte?

P.C. «Ben prima, glielo assicuro. Ma aggiungo che quest'opera è più bistrattata di quanto non meriti. Innanzitutto si tratta di un progetto imponente, un'autostrada di 440 chilometri non da ammodernare ma da ricostruire sopra il tracciato di quella esistente (scelta fatta per salvaguardare il territorio) mantenendo la presenza del traffico mentre la costruisci. Tutto questo comporta difficoltà enormi di realizzazione, difficoltà tecniche, costi più elevati, tempi più lunghi e disagi per i viaggiatori. Detto ciò, dei 440 chilometri 166 sono stati completati, altri 190 sono cantierati o stanno per essere cantierati o sono in corso di gara. I chilometri che mancano, circa 60, sono in fase di progettazione definitiva e tra la fine del 2008 e la metà del 2009 saranno avviate le gare. Il completamento di tutto il percorso avverrà entro l'inizio del 2013, e se teniamo conto del fatto che l'inizio effettivo è avvenuto alla fine del 2001, 12 anni per una operazione così complessa non sono poi tanti».

Uno dei problemi che invece all'opinione pubblica pesa di più è proprio la lunghezza dei tempi. Sembra che una generazione debba pagare lo scotto e solo quella successiva goderne i frutti.

P.C. «La realizzazione di una grande opera ha una sua lunghezza fisiologica, non credo che si possano prendere scorciatoie. Quello che pesa sono le incertezze sulle procedure e sui tempi. Prendiamo il consenso del territorio, è fondamentale e richiede analisi, dibattito, ascolto e condivisione, e poi però decisione. Quello che accade invece è che la decisione non è mai definitiva e il consenso è continuamente rinegoziato. Ci sono anche alcune procedure che possono essere meno lunghe e farraginose con pochi opportuni ritocchi. E poi ci vuole una coerenza di lungo periodo, una capacità della politica di vedere lungo, perché chi mette la prima pietra spesso non sarà lì per il taglio del nastro».

Le infrastrutture sono rimaste indietro, il lavoro da fare è enorme, ma l'Anas è in grado di sostenere un impegno di questa portata?

P.C. «Stiamo lavorando per questo. La struttura è stata snellita e razionalizzata, abbiamo abbassato l'età media e aumentato il tasso di scolarizzazione dei dipendenti. Siamo il primo ente appaltante del paese, stiamo creando società regionali per realizzare le opere di interesse regionale in piena sintonia con i territori, stiamo avviando le prime grandi opere in project financing, finanziate cioè con capitale privato in Lombardia, Piemonte, Lazio, Molise. Stiamo investendo molto nella manutenzione del patrimonio esistente, che era stata trascurata in passato. Se avremo regole certe e obiettivi chiari, la nostra parte la faremo al meglio».

LA COMMISSIONE AL LAVORO

<http://www.inu.it/commissioniegruppi/commissioni/infrastrutture.html>

SEGNALAZIONI SITI WEB & NEWS MULTIMEDIALI

Che cosa è l'ATLANTE DELLE INFRASTRUTTURE

28 giugno

<http://www.cnel.it/partnership/atlantelinfrastrutture/index.asp>

A fronte delle necessità di conoscenza delle infrastrutture presenti nel nostro Paese nella loro dimensione territoriale, gli studi sin qui realizzati hanno avuto l'obiettivo di quantificare la dotazione con dettaglio territoriale (regionale, provinciale), fornendo in tal modo un ranking delle aree rispetto alla media nazionale.

Il fenomeno infrastrutturale necessita però (forse più di altri) di poter verificare visivamente la sua distribuzione sul territorio, aggiungendo una ulteriore importante chiave di lettura per la sua analisi: la prossimità geografica.

Nel caso delle infrastrutture questo aspetto appare particolarmente rilevante, poiché richiama la possibilità di affiancare l'offerta di risorse in loco (ad es. strade) ad una potenziale domanda (ad es. le autovetture circolanti), nonché la compresenza di strutture tra loro "concorrenti" (ad es. strade e ferrovie) o complementari (ad es. strade e aeroporti).


Con l'Atlante delle Infrastrutture il CNEL, con l'ausilio dell'Istituto Tagliacarne, ha voluto rispondere a queste necessità di approfondimento, consentendo agli utilizzatori, avvalendosi delle tecniche di navigazione GIS (Geographic Information Systems), di:


localizzare le infrastrutture presenti sul territorio italiano (raggruppate in 10 categorie);

conoscerne caratteristiche qualitative e quantitative; verificare la compresenza di infrastrutture diverse (e confrontarle);

valutarne l'entità rispetto alla superficie, alla popolazione o alle aziende presenti e realizzare mappe tematiche;

selezionare infrastrutture/unità territoriali per analisi di "bacini".

Lo strumento è corredato da una guida alla consultazione, tasto ,

e da una serie di percorsi guidati, tasto , ai quali si rimanda per approfondire le modalità di utilizzazione dell'Atlante.



Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti

**Programma
Infrastrutture
Strategiche**

**6°
Documento di
Programmazione
Economica e
Finanziaria**

**Programmare il
Territorio le
Infrastrutture le
Risorse**

Giugno 2008

L'Allegato Infrastrutture al DPEF si compone dei seguenti 11 Capitoli

1. Le strategie della Unione Europea
2. L'operato dei primi sette anni della Legge Obiettivo
3. Stato di avanzamento del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche (supportato dalla Legge Obiettivo)
4. Le interazioni tra l'offerta infrastrutturale e la organizzazione della domanda di trasporto merci e passeggeri
5. Le criticità riscontrate nell'attuazione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche
6. Le emergenze nella organizzazione dell'assetto trasportistico e logistico del Paese
7. Le azioni strategiche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel breve e medio periodo
8. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio
9. Gli strumenti normativi ed amministrativi necessari per perseguire gli obiettivi definiti nel quadro delle azioni strategiche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
10. Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo e da altre fonti di finanziamento coerenti con le finalità della Legge Obiettivo e prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative
Impatto macroeconomico del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche
11. Considerazioni conclusive

Si ritiene opportuno, prima di esporre le linee strategiche che caratterizzeranno le attività del Governo nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, ricordare quanto sia delicata e critica questa prima fase.

Questa fase, infatti, è caratterizzata proprio dalla riattivazione di una macchina che, in un comparto così essenziale per la crescita e lo sviluppo del Paese, è rimasta altamente penalizzata dalla divisione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti in due distinti Dicasteri nella passata Legislatura.

La divisione ha infatti fatto emergere le crisi patologiche di due organismi chiave come le Ferrovie dello Stato e dell'ANAS, due organismi che, pur svolgendo missioni precise strettamente legate alla offerta di trasporto, rispondevano a due distinti Dicasteri. Questa crisi di organicità ha praticamente incrinato la funzionalità della offerta di trasporto sia su ferrovia che su strada.

Altrettanto è avvenuto nel comparto del trasporto marittimo dove una serie di iniziative, adottate durante la passata Legislatura, sono rimaste solo dichiarazioni di intenti e, anche in questo caso, le Autorità portuali hanno dovuto seguire due distinte impostazioni strategiche: quella del Ministero dei Trasporti e quella del Ministero delle Infrastrutture.

L' Allegato Infrastrutture fissa un punto fermo sullo stato di avanzamento delle opere del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo evidenziando il valore globale aggiornato del Piano Decennale stesso in **174 miliardi di €**

Di tale valore, allo stato attuale, risultano già deliberati dal CIPE interventi per **115,6 miliardi di €**

Di questo ultimo importo (115,6 miliardi di €) sono allo stato disponibili **60 miliardi di €**

Appare evidente che per completare il Piano Decennale occorrono 113 miliardi di €, mentre per portare avanti le opere già deliberate occorrono 55, 6 miliardi di €

Alla luce di tali riferimenti, tenuto conto sia delle opere già cantierate come il Mo.SE. o gli interventi sulle aree metropolitane e sulla Salerno Reggio Calabria, sia delle opere cantierabili nel prossimo triennio, sempre rientranti nella Legge Obiettivo è emersa la seguente proposta di esigenze nel prossimo triennio:

14 miliardi di € da provenienza pubblica

30 miliardi di € da provenienza privata

Le esigenze finanziarie dell'ANAS per le attività di sviluppo e manutenzione della rete attuale nel triennio 2009 – 2011 sono pari a **10,6 miliardi di €**

Le esigenze finanziarie di RFI per le attività di sviluppo e manutenzione della rete nel triennio 2009 – 2011 sono pari a **11,6 miliardi di €**

Questa esigenza di infrastrutturazione, questa urgenza di affrontare e risolvere i problemi legati alla costruzione di una offerta di trasporto efficiente ed efficace è motivata da tre fattori che diventano sempre più fattori condizionanti per la crescita e lo sviluppo del Paese. Tali fattori sono, in particolare:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8% del valore della produzione industriale pari a 4.460 miliardi di €), e 19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2% di 900 miliardi di €).
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del Terzo Valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione, per il transito dei mezzi di trasporto. A coloro che dubitano di questa crescita ricordiamo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono 19 milioni di tonnellate di merce, nel 2006 tale valore ha superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate. Si è voluto prendere come riferimento il 1967 perché da quella data nel nostro Paese non si è iniziato nessun nuovo valico.
- **La monomodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28%, sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia, sempre nello stesso periodo tale incidenza è passata dal 13% all'8%.

Questa serie di considerazioni ha portato alla definizione di un programma di azioni che, nei primi 100 giorni di Governo, sia in grado di riattivare la macchina, di ridare incisività alle azioni sia a quelle legate alla offerta dei servizi, sia a quelle legate alla infrastrutturazione della offerta, di superare tutte quelle crisi del sistema vicine, in alcuni casi, ad uno stato di irreversibilità.

Si è così tentato di produrre un vero GANTT per i primi 100 giorni articolato nelle seguenti macro aree di intervento:

- 1. Il riassetto del Dicastero e delle Società controllate**
- 2. La sicurezza nei lavori pubblici e nei trasporti. La difesa della vita**
- 3. La dimensione internazionale della mobilità**
- 4. La offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della gente e del mondo della produzione e del commercio**
- 5. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio**
- 6. Una nuova politica della città e della casa**

Sempre nell'Allegato Infrastrutture sono affrontate una serie di emergenze quali:

- **Il Mezzogiorno**
- **La offerta di trasporto pubblico locale**
- **La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuale**
- **La nostra competitività nel trasporto e nella logistica**
- **La crisi della offerta di trasporto ferroviario in assenza di risorse (con la simulazione di tre distinti scenari davvero preoccupanti)**
- **Il rapporto con le Regioni**
- **Il rapporto con i Sindacati**

Aprire i cantieri per:

- **La realizzazione dell'asse ferroviario Torino – Lione.**
- **La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi sul collegamento ferroviario AV Milano – Genova.**
- **La realizzazione dell'asse ferroviario AV Milano – Verona.**
- **La realizzazione dell'asse ferroviario Verona – Padova.**
- **La realizzazione dell'asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BreBeMi) ed alla Tangenziale Est di Milano (TEM).**
- **La realizzazione dell'asse autostradale Cecina – Civitavecchia.**
- **La realizzazione dell'asse autostradale Roma – Formia.**
- **La realizzazione del Ponte sullo Stretto.**
- **dare continuità alle opere del Mo.SE.**
- **dare continuità alle opere del Brennero**