

N NEWSLETTER

- Grandi opere
- Unione Europea
- Notizie dalle Regioni
- Infrastrutture e ambiente
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro

GRANDI OPERE

Contro la nuova Superpontina Latina vuole il vecchio Corridoio

31 luglio

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=22016>

Comincia con un dibattito sereno l'iter che dovrebbe portare, entro il 2010, all'apertura dei cantieri per l'avvio della realizzazione della Superpontina.

All'annuncio della Conferenza dei servizi, convocata presso il Ministero delle Infrastrutture, fanno seguito delle polemiche, soprattutto sul fronte pontino.

"L'incontro al Ministero delle Infrastrutture sulla Roma Latina - sostiene il consigliere regionale di Forza Italia, eletto in Provincia di Latina - ha registrato un coro di no da parte di tutti i rappresentanti degli enti locali della provincia pontina: tutti si sono mostrati contrari al progetto presentato dalla Regione, fortemente limitativo della funzionalità dell'arteria, e tutti si sono detti favorevoli al recupero del progetto originario, varato dal precedente governo Berlusconi. Quello su cui si è ragionato infatti è ancora un abbozzo, dopo più di tre anni di Giunta regionale di centrosinistra, che non è altro che una riduzione ai minimi termini dell'asse Roma-Formia: continuano a rimanere esclusi dal progetto di questa Giunta sia il collegamento Latina-Formia sia l'attestazione dell'arteria sull'autostrada Roma-Civitavecchia anziché sul Gra, presenti invece nel progetto originario. In questo modo la nuova autostrada rischia di rimanere una cattedrale nel deserto, soffocata dal collo di bottiglia che si creerebbe convogliando i veicoli sul Gra e tagliata fuori dalla rete stradale europea a differenza del progetto precedente.

E tutto questo dopo anni di critiche ed obiezioni da parte degli enti locali, che il centrosinistra regionale ha solo fatto finta di ascoltare. Per la Roma-Latina c'è una sola, ragionevole soluzione: tornare al progetto originario del Corridoio Tirrenico Meridionale".

Una posizione condivisa anche dal Sindaco di Latina Vincenzo Zaccheo e dal Presidente della Provincia di Latina Armando Cusani.

Entrambi ritengono che la realizzazione del tratto da Latina a Formia, completamente tagliato, sia invece fondamentale per la viabilità provinciale che dovrebbe avere un occhio di riguardo per la parte sud, particolarmente dedicata al turismo. In sostanza, tutto il centrodestra punta alla resurrezione del progetto del Corridoio tirrenico e la giunta regionale non sembra aver chiuso la porta ad ogni dialogo.

L'assessore regionale Bruno Astorre, sulla vicenda è stato possibilista.

"Tutti i rappresentanti delle istituzioni sopraindicate, Provincia, Comune di Latina e Sindaci dei comuni interessati dal passaggio dell'opera, nei loro interventi hanno sottolineato l'assoluta strategicità dell'opera; alcuni, tra questi, hanno indicato proposte migliorative per quanto concerne l'attuazione della infrastruttura viaria nel proprio territorio, proposte migliorative a cui siamo favorevoli, a condizione della comprovata fattibilità tecnica e della parità di costo. Il mese di settembre servirà per trovare le soluzioni tecniche a queste proposte".

Resta da vedere quali sono i veri margini di manovra per cambiare un progetto che, al momento, è conosciuto solo dalla classe politica.

Elisabetta Bonanni

Matteoli, senza grandi opere paese non cresce

8 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/governo/20080708181534688357.html>

"Senza la realizzazione delle grandi infrastrutture il paese non potrà crescere e noi ci auguriamo di poter vincere questa sfida mettendo insieme capitali pubblici e capitali privati". Lo ha detto il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Altero Matteoli intervenendo oggi a Borgo Vercelli all'apertura del terzo ed ultimo tratto della variante di Vercelli e Borgo Vercelli da parte dell'Anas. "Nessuno Stato - ha detto il ministro - in questa difficile congiuntura economica che attraversiamo potrebbe infatti, pensare di poter fronteggiare il gap infrastrutturale che sconta inadempienze trentennali soltanto con le risorse pubbliche. Occorre quindi favorire accordi pubblico-privato anche modificando la normativa e snellendo le procedure. Se daremo tempi certi e norme efficaci i privati saranno a disposizione perchè capiscono che dotare il paese di moderne infrastrutture serve a tutti". Sottolineando che la variante di Vercelli migliorerà la vita dei cittadini abbattendo la congestione sulla viabilità locale, Matteoli ha osservato che questa è la "terza inaugurazione di nuove infrastrutture in un mese e altre ne seguiranno nei prossimi giorni". "Lunedì 14 luglio - ha detto - sarà aperto il passante ferroviario di Milano Rogoredo, e successivamente il 23 luglio, verrà inaugurato e aperto al traffico il primo maxi lotto sulla Salerno-Reggio Calabria". (ANSA)

UNIONE EUROPEA

Incidenti stradali: da UE nuove linee guida per prevenzione

18 luglio

<http://www.agi.it/research-e-sviluppo/notizie/200807181555-eco-rt11132-art.html>

Ogni anno in Europa 42 mila persone rimangono uccise a causa di incidenti stradali e oltre 170 mila riportano invalidità gravi permanenti. Il costo economico e sociale degli incidenti stradali supera i 160 miliardi di euro, cifra che corrisponde al 2 per cento del Pil.

Nel tentativo di far fronte a questo problema, il progetto 'Riser' (*'Infrastrutture stradali per strade più sicure in Europa' - 'Roadside infrastructure for safer European roads'*), finanziato con ben 1.96 milioni di euro, ha fornito delle linee guida per la progettazione e la manutenzione ottimale delle infrastrutture stradali nuove e già esistenti. Il progetto 'Riser' ha dato il via a una serie di attività per migliorare la raccolta di dati, basati su informazioni riguardanti incidenti reali.

Queste informazioni erano necessarie per capire le varie situazioni in cui avvenivano gli incidenti stradali in cui era coinvolto un singolo veicolo. Le informazioni così raccolte sono state quindi confrontate con i dati dei crash-test commissionati dall'Ue. L'obiettivo generale del progetto era quello di fornire ai professionisti della sicurezza stradale le risorse e le linee guida necessarie per progettare e gestire infrastrutture stradali più sicure.

Queste risorse permetteranno a tutte le parti interessate di identificare il miglior progetto per una data strada, sulla base di un obiettivo specifico e di linee guida supportate da dati tecnici. Il team spera che questa iniziativa si tradurrà in una riduzione significativa del numero di collisioni di veicoli singoli e delle tragiche conseguenze associate a tali collisioni.

Sono stati raccolti i dati sulle collisioni di veicoli singoli sulle principali strade di campagna, questi dati sono stati poi usati per creare delle banche dati.

Esaminando i dati, sono stati individuati una serie di pericoli riguardanti le strade europee. Questi pericoli comprendevano: alberi e arredi stradali non protetti, incroci pedonali non ben posizionati e maltenuti, attrezzature di sicurezza stradale maltenute, difetti della superficie stradale, ostruzioni della visuale del guidatore, segnaletica inadeguata, barriere di sicurezza pericolose e nessuna considerazione per gli utenti della strada più vulnerabili.

Successivamente è stato sviluppato uno speciale software. Compito di questo software era quello di creare simulazioni per capire più a fondo gli impatti con queste strutture stradali. È stato fatto un inventario dei dati provenienti da crash-test per quanto riguarda gli impatti con pali e barriere di sicurezza. La combinazione di dati degli incidenti, simulazioni e dati provenienti dai crash-test hanno permesso un notevole approfondimento sulle collisioni di veicoli singoli; questo aiuta gli addetti alla progettazione e alla valutazione dell'ambiente stradale, affinché possano capire meglio e fornire raccomandazioni da tenere in considerazione nella stesura delle linee guida per la progettazione. Il progetto auspica inoltre una direttiva quadro europea sulla gestione della sicurezza stradale. È necessario un quadro pan-europeo, vista l'estrema diversità dei livelli di sicurezza stradale rilevati in Europa. Il team del progetto è stato coordinato dalla Chalmers University of Technology, in Svezia, e ha riunito produttori di sistemi, istituti di ricerca, dipartimenti di università e enti pubblici di tutta l'Europa.

NOTIZIE DALLE REGIONI

Lombardo a Ciucci, piano straordinario Sicilia

28 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080728174834700393.html>

Il ponte sullo Stretto di Messina, ma anche il piano di intervento straordinario per le strade siciliane. Questi gli argomenti dell'incontro a Catania fra i presidenti della Regione Siciliana, Raffaele Lombardo, e dell'Anas, Pietro Ciucci. "Non mi stancherò mai di ripeterlo - ha detto Lombardo al termine dell'incontro - che il Ponte è il motore di tutte le infrastrutture. Saremo attenti ed in prima fila affinché il governo nazionale restituisca le coperture finanziarie stornate. Abbiamo ricevuto assicurazioni in merito, ma certo non molliamo la presa". "Con Ciucci abbiamo anche parlato dei tempi previsti per la realizzazione dell'opera, ma soprattutto di quegli interventi viari che si rendono indispensabili per abbattere drasticamente i tempi di transito da un capo all'altro della nostra terra. La rete stradale siciliana - ha proseguito Lombardo - ha bisogno di interventi strutturali da concordare con il governo nazionale. È quindi assolutamente indispensabile un'opera di 'sollecitazione' nei confronti in particolare del ministero delle Infrastrutture e del ministero dell'Economia, sostenuta e supportata dall'intero esecutivo regionale". "Il faccia a faccia con i vertici dell'Anas - ha concluso il presidente della Regione - è servito ad acquisire informazioni sui finanziamenti per il

completamento della Catania-Gela, della Palermo-Agrigento, della nord-sud (Santo Stefano di Camastra-Gela) e della Ragusa-Catania". Lombardo, inoltre, ha posto all'attenzione di Ciucci altre due proposte. Quella di una strada veloce che possa consentire di raggiungere velocemente l'Etna. "È un'idea, nata qualche anno addietro, quando ero a presidente della Provincia di Catania - ha spiegato Lombardo - è un'arteria che garantirebbe una migliore valorizzazione turistica del vulcano, rappresentando allo stesso tempo una strategica via di fuga". Il presidente della Regione ha parlato anche della "realizzazione di una tangenziale che possa collegare il ponte Primosole con San Gregorio, passando da Paternò e Misterbianco per mettere a disposizione dei poli commerciali, che muovono migliaia di persone ed assicurano innumerevoli posti di lavoro, un'adeguata rete di collegamenti".

Governo impugna Legge Regione Lombardia

25 luglio

<http://www.asca.it/moddetnews.php?idnews=769065&canale=ORA&articolo=INFRASTRUTTURE:%20GOVERNO%20IMPUGNA%20LEGG%20REGIONE%20LOMBARDIA>

Nella seduta di questa mattina il Consiglio dei Ministri, su proposta del ministro per i Rapporti con le Regioni, Raffaele Fitto, ha impugnato dinanzi alla Corte Costituzionale la legge della Regione Lombardia N.15 del 26/05/08 avente ad oggetto "Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale".

"Nonostante le Regioni abbiano una competenza legislativa concorrente in materia di 'governo del territorio', la materia della disciplina delle infrastrutture rientra nella potestà esclusiva statale per i profili attinenti la tutela dell'ambiente e le attività di progettazione.

In particolare - spiega una nota del Dipartimento per i Rapporti con le Regioni - i profili di illegittimità riscontrati, riguardano gli articoli 3, 4, 6 10, 11 e 12 della Legge Regionale nei quali si ritiene che la Regione ecceda dalle proprie competenze invadendo la sfera legislativa statale nella parte in cui, da un lato prevede una procedura unilaterale in caso di mancata intesa o di inerzia statale, dall'altra prevede norme procedurali che dovrebbero essere contenute nell'intesa stessa. Vi è quindi, secondo il Governo, una chiara violazione del principio di leale collaborazione di cui all'art. 118 della Costituzione.

Peraltro in proposito la stessa Corte Costituzionale si è più volte pronunciata affermando che nell'applicazione del principio di leale collaborazione, occorre uno sforzo delle parti per dar vita ad una trattativa, quindi un'intesa, e non già ad una sostituzione dell'organo co - decidente, specie in una materia rimessa in larga parte alla competenza legislativa statale concernente opere strategiche di preminente interesse nazionale".

Proprio nello spirito della trattativa e della ricerca dell'intesa evocato dalla Corte Costituzionale, nei giorni scorsi tecnici del ministero degli Affari Regionali e della Regione Lombardia, ma anche il ministro Fitto e il Presidente Formigoni, si sono confrontati e la Regione ha dato la sua piena disponibilità ad apportare alla Legge le modifiche necessarie a chiarire gli aspetti più controversi e ad eliminare profili di contrasto con norme o principi della legislazione statale. Il Presidente Formigoni ha scritto al ministro Fitto che la Legge con il recepimento delle opportune modifiche, sarà portata quanto prima all'approvazione del Consiglio regionale.

Il ministro Fitto a tal proposito al termine del Consiglio dei Ministri ha dichiarato: "Mi auguro, e sono certo, che, come garantito dal Presidente Formigoni, in breve tempo la Regione Lombardia approverà un nuovo testo della Legge che recepisca le modifiche necessarie. In quel caso, non appena il Consiglio Regionale avrà riapprovato la Legge ed eliminato ogni profilo di contrasto con la Costituzione e con le leggi statali, provvederemo a revocare l'impugnativa presso la Corte Costituzionale".

Il Governo ha peraltro impugnato la Legge n.16 del 2008 della Regione Liguria avente ad oggetto "Disciplina dell'attività edilizia" per la parte inerente l'imposta ipotecaria sulla trascrizione nei registri immobiliari di nuove fattispecie. E ancora la legge n.11 del 2008 della Regione Marche in materia di sanatoria degli abusi edilizi per quanto concerne l'ampliamento delle fattispecie sanabili.

Renzi, 'bretella' priorità per sistema nazionale trasporti

18 luglio

<http://www.asca.it/moddettregione.php?id=303147&img=&idregione=&nome=&articolo=FIRENZE:%20RENZI,%20BRETELLA%20PRIORITA%20OPER%20SISTEMA%20NAZIONALE%20TRASPORTI>

La 'bretella' tra Barberino e Incisa, a nord e sud rispetto a Firenze, è "una priorità non solo per la Provincia di Firenze, ma per l'intero sistema nazionale di trasporti".

A dirlo è il presidente della Provincia di Firenze Matteo Renzi, in un messaggio pubblicato sul suo sito Internet dopo che questa mattina un incidente ha bloccato la A1, con il traffico che si è in gran parte riversato sulla viabilità cittadina

di Firenze causando gravi disagi al traffico. *“L'incidente di oggi - sottolinea Renzi - dimostra che aspettare il 2015 per realizzare la bretella, come suggerisce qualcuno, sarebbe un grave errore. I viali stracolmi di oggi sono l'ennesima dimostrazione che aspettare altri sette anni, non serve a nulla. Dobbiamo dare risposte oggi, non annunciare discussioni decennali. La Barberino Incisa - conclude Renzi - è una priorità non solo per la Provincia di Firenze, ma per l'intero sistema nazionale di trasporti. Se non realizzeremo questa infrastruttura saremo sempre più ingolfati nel traffico”.*

Miglioramenti per infrastrutture e mobilità

16 luglio

http://lanazione.ilsole24ore.com/lucca/2008/07/16/105063-miglioramenti_infrastrutture_mobilita.shtml

È pronto il “pacchetto” di progetti per lo sviluppo del territorio inseriti nel Pasl della provincia di Lucca aggiornato con le proposte progettuali (sia pubbliche che private) che saranno presentate, entro il 31 luglio, dall'amministrazione provinciale alla Regione Toscana per l'inserimento all'interno di questo contenitore programmatico ed essere ammesse ai finanziamenti. Mercoledì 16, a Palazzo Ducale, si è svolto l'incontro-verifica per chiudere il confronto avviato nei mesi scorsi. Al tavolo di concertazione hanno preso parte, oltre agli amministratori della Provincia di Lucca, dei Comuni e delle Comunità Montane, i rappresentanti delle categorie economiche e della Camera di Commercio, dei sindacati, delle Fondazioni bancarie e delle associazioni del volontariato e III settore. Totale la condivisione del Piano da parte di tutti i soggetti interessati che hanno chiuso il lavoro con un applauso per il documento dell'Amministrazione Provinciale. Nel corso della riunione è stata definita la tabella di interventi da allegare al documento contenente sia le nuove idee progettuali, sia l'integrazione di quelle già elaborate durante la prima fase del Pasl. Numerosi i progetti presentati, segno di una evidente capacità progettuale espressa dal territorio, che spaziano da quelli a favore dei centri urbani e dello sviluppo rurale agli interventi per il miglioramento della mobilità, dalla tutela delle risorse idriche ai progetti riguardanti i settori della cultura e del sociale.

«Trovo estremamente proficuo – commenta il presidente della Provincia di Lucca, Stefano Baccelli - che si sia arrivati a questo risultato attraverso una condivisione totale tra tutti i soggetti, pubblici e privati, del territorio. Il lavoro svolto dalla Provincia non si è limitato al solo recepimento delle istanze, ma ha anche svolto un ruolo di indirizzo: i Pasl rappresentano il percorso per ottenere gli strumenti finanziari regionali ed europei per infrastrutture, ambiente, sviluppo economico e beni culturali, pertanto è stato fondamentale l'aver coinvolto tutti in una progettazione condivisa delle istanze del territorio. L'importante risultato ottenuto con tale percorso è stato l'aver realizzato un'opera di sistematizzazione diffusa delle capacità progettuali del territorio». Un metodo che la Provincia ha accompagnato con la definizione degli indirizzi e dei criteri per la individuazione delle priorità progettuali, nonché delle opportunità finanziarie per la realizzazione degli interventi. Ed è proprio agli indirizzi della Regione Toscana che la Provincia si è attenuta per elaborare il documento coi progetti: “Così come nella prima fase del Pasl – spiega l'assessore provinciale allo sviluppo economico Francesco Bambini – abbiamo dato la priorità a progetti strategici, rapidamente cantierabili, di ampia rilevanza territoriale e, soprattutto, conformi alla programmazione regionale e provinciale.

Difficile, al momento, quantificare il volume degli investimenti che potrebbero essere attivati, anche perché i finanziamenti passano attraverso bandi. Di sicuro si tratta di interventi che tendono a favorire la competitività del sistema economico territoriale e, visto che le proposte riguardano anche i centri urbani, le aree rurali e montane, i settori della cultura e del sociale, ci auguriamo anche un aumento della qualità della vita in provincia di Lucca”. “Certo è – aggiunge l'assessore - che con il lavoro appena fatto, da oggi abbiamo a disposizione uno strumento fondamentale di programmazione: il Pasl così aggiornato ci consente di gestire l'intero quadro programmatico degli investimenti sul territorio, distribuiti in tutti i settori, economici e non, e di monitorarne gli avanzamenti nella realizzazione seguendone gli sviluppi e le ricadute sul territorio”. Tra gli interventi prioritari inseriti nel documento che sarà sottoposto alla Regione Toscana troviamo, innanzitutto, il completamento di alcuni progetti avviati come quello del nuovo Teatro di Torre del Lago (in questo caso si tratta delle opere riguardanti le sale annesse all'arena e il parco circostante la struttura); il potenziamento del sistema ferroviario con il potenziamento dello scalo merci di Decimo e quello di Minucciano (su queste opere sono già stati sottoscritti precisi accordi istituzionali); la riqualificazione di alcune stazioni ferroviarie; i progetti “Logicarta” e “Le vie della carta” e gli interventi di sviluppo dell'artigianato artistico del marmo.

Tra le nuove proposte, invece, è stata data la priorità ai lavori di miglioramento e sistemazione del sistema viario della provincia di Lucca e, in particolare, ai sistemi della Piana di Lucca (per il quale esiste l'accordo degli enti locali); della Versilia e della Valle del Serchio. Inserito anche il progetto di sistema per la Rete ciclabile di Lucca e della Versilia. Della proposta Pasl 2 fanno parte, inoltre, altri interventi inerenti la viabilità come la variante di Massarosa, il 3° lotto della variante di Altopascio, la strada di collegamento tra Farnocchia e Sant'Anna di Stazzema, nonché gli accordi di programma sulle risorse idriche del 28 gennaio 2006 e, in particolare, gli interventi per la riduzione del fenomeno della

subsidenza nella Piana di Lucca e dell'intrusione del cuneo salino in Versilia e per la tutela delle risorse idriche della costa e dell'entroterra versiliese.

Un'attenzione particolare ha riguardato, poi, le aree rurali e montane del territorio con alcune idee avanzate dalle Comunità Montane che potranno integrarsi con le azioni previste nell'ambito del Piano di sviluppo rurale. Rilevanti anche i progetti di valorizzazione in ambito culturale (parco archeonaturalistico della Piana di Lucca) e quelli destinati al settore sociale, mentre per l'aspetto dei centri urbani fanno parte del Pasl i due Piusi (Piani integrati di sviluppo urbano sostenibile) che riguardano le città di Lucca e di Viareggio e la cui fase di concertazione comincerà proprio nei prossimi giorni.

Unioncamere Basilicata, studio su infrastrutture. Affidato l'incarico all'Istituto Tagliacarne 10 luglio
<http://www.basilicatapress.com/news.asp?ID=2853&Categorie=attualit%E0>

Nel corso del Comitato di presidenza svoltosi questa mattina, Unioncamere Basilicata ha affidato all'Istituto Tagliacarne di Roma un incarico per la realizzazione in Basilicata di un Osservatorio sulle infrastrutture.

"La competitività di un territorio non può prescindere da politiche orientate al perseguimento di un'efficiente dotazione infrastrutturale che consenta di aumentare la produttività delle imprese già localizzate e di incoraggiare l'attrazione di nuovi investimenti qualificati – spiega il presidente di Unioncamere Basilicata, Pasquale Lamorte –. E' altresì importante permettere l'incrocio tra le scelte infrastrutturali a livello regionale e la domanda di infrastrutturazione che proviene dal territorio, così da assecondare le esigenze indicate dal sistema socio-economico locale ed evitare improduttivi 'scollamenti'. Per queste ragioni Unioncamere Basilicata ha deciso di monitorare e approfondire la situazione relativa alla dotazione infrastrutturale regionale, al duplice scopo di individuare scelte prioritarie di intervento (da offrire al legislatore nella nuova programmazione) e azioni di accelerazione rispetto a progetti programmati e non avviati, prefigurando la costituzione di qualificati partenariati in grado di sostenere adeguate idee progettuali".

Sarà l'Istituto Tagliacarne di Roma - struttura specializzata in analisi e studi economici - a produrre l'Osservatorio, un prezioso strumento per l'insieme delle realtà economiche e produttive lucane, le istituzioni, le associazioni di categoria e gli organismi pubblici e privati.

Il percorso metodologico partirà dal monitoraggio dell'attuale offerta infrastrutturale regionale e locale e proseguirà focalizzando i fabbisogni e i gap esistenti attraverso un'indagine sul campo che coinvolgerà un campione di 800 imprese dislocate su tutto il territorio regionale.

Il quadro dei punti di forza e di criticità che emergerà consentirà di tracciare linee di approfondimento da trattare con attori locali dello sviluppo e testimoni privilegiati per arricchire ed ampliare i risultati raccolti.

Le azioni si concluderanno nel giro di otto mesi.

Dalia, modernizzare mezzi e reti per trasporti più efficienti 10 luglio
http://www.regione.lazio.it/web2/main/sala_stampa/news_dettaglio.php?id=2880

"Concordo con il presidente Luciani sull'importanza di rilanciare seriamente il Trasporto Pubblico Locale, non solo per l'aumento del prezzo del petrolio, ma anche per l'impellente necessità di una forte riorganizzazione dei servizi pubblici locali a vantaggio degli utenti". Lo ha dichiarato l'Assessore alla Mobilità della Regione Lazio, Franco Dalia, commentando le parole del presidente della Commissione Mobilità, Enrico Luciani, a proposito del futuro della Cotral SpA e della svolta politica da imprimere al settore dei trasporti. "La gestione efficace dei trasporti a favore degli utenti passa, in primo luogo, attraverso la modernizzazione delle reti integrate e dei mezzi. Per fare questo dobbiamo, prima di tutto, offrire servizi puntuali e decorosi", ha affermato Dalia. "Per quanto attiene nello specifico ai trasporti extraurbani gestiti dalla Cotral SpA – ha proseguito Dalia – voglio rassicurare il Presidente Luciani ricordando che non abbiamo certo perso tempo. Quelli appena trascorsi sono stati mesi utili e ben spesi, che ci hanno portato a fare scelte frutto di decisioni prese a monte, nel rispetto delle norme europee e nazionali sulla proprietà delle reti e sulla gestione dell'esercizio".

"Tengo a sottolineare che il management Cotral, nel corso degli ultimi tre anni, ha dato vita ad una gestione direi in house – ha aggiunto l'Assessore – con risultati che, attraverso la lettura dei bilanci, sono diventati noti a tutti. Ciò che oggi ci interessa veramente non è intavolare un dibattito, alimentato da convincimenti personali, sulla positività o meno dei diversi modelli gestionali. Il punto centrale, che più ci sta a cuore, rimane, invece, lo stato di sofferenza dei cittadini e dei pendolari per una mobilità che in questo momento non è capace di soddisfare le aspettative di chi ne usufruisce. Il modello da adottare – ha sottolineato Dalia – diventa così soltanto lo strumento che deve essere in grado di garantire

la qualità del servizio e una gestione economicamente sostenibile; punti cardine – ha affermato Dalia – che determineranno sempre le nostre scelte. Abbiamo già avuto esempi di dissesti finanziari non certo dovuti a noi. Non sono più ammissibili – ha concluso Dalia – esborsi annuali aggiuntivi che rischiano di danneggiare il sistema regionale e il comparto stesso dei trasporti”.

Terzo valico; Scajola, attivate tutte le procedure

8 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdq/200807081150318471/200807081150318471.html>

Via libera al terzo valico ferroviario per la linea ferroviaria Genova-Milano. Lo ha confermato, stamani, il ministro delle attività produttive Claudio Scajola a margine dell'annuale convention di Confitarma "48 Ore del mare" apertasi stamani a Palazzo Ducale a Genova.

"Il terzo valico è inserito nel programma di questo governo il che vuol dire che tutte le procedure da questo momento sono attivate per raggiungere questi obiettivi. Il governo precedente le aveva cancellate", ha affermato Scajola. Il ministro ha ricordato che, la settimana scorsa, "il primo Cipe del governo Berlusconi ha approvato il piano delle infrastrutture e per la Liguria c'è il reinserimento del terzo valico insieme a tante altre importanti infrastrutture, come l'Albenga-Carcare-Predosa, che consentirà di collegare la Lombardia, il Piemonte e la Francia con un raddoppio dell'Autostrada dei Fiori".

Con l'approvazione del piano pluriennale delle infrastrutture, ha sottolineato Scajola, possono ora partire "le progettazioni nei settori che non sono stati progettati, il completamento delle opere da completare, la possibilità di finanziare le opere che erano rimaste bloccate".

Avanti le grandi opere

5 luglio

<http://ilsecoloxix.ilsole24ore.com/genova/2008/07/04/1101607301357-nuove-speranze-il-terzo-valico.shtml>

Fondi disponibili saranno immediatamente spesi, quelli mancanti per completare o realizzare le infrastrutture necessarie allo sviluppo del Ponente ligure saranno inseriti nella prossima Finanziaria. Sono le buone notizie annunciate dal ministro dello Sviluppo Economico, Claudio Scajola al termine riunione del Cipe (la prima del Governo Berlusconi). Il Comitato interministeriale di programmazione economica, infatti, ha dato il via libera al programma delle opere infrastrutturali strategiche nazionali per il prossimo quinquennio.

Per il Ponente della regione tutto si traduce in opere ferroviarie e stradali come la variante alla Statale 28 del colle di Nava con la realizzazione a questo punto certa della galleria Armo-Cantarana con relativa bretella di collegamento e l'Aurelia Bis o meglio la variante alla statale che attraversa l'abitato di Imperia. Un'altra opera stradale che, pur non coinvolgendo direttamente la provincia di Imperia, migliorerà i collegamenti viari in tutto il Ponente della regione è il tratto autostradale che verrà realizzato tra Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo anche questo approvato ieri dal Cipe. Le buone notizie non finiscono qui, L'isolamento della regione dal resto d'Europa verrà ridotto con la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, bloccato dal precedente Governo, pur costituendo un segmento essenziale del corridoio comunitario Genova-Rotterdam, opera chiave per l'intera economia della Liguria e in particolare per il porto di Genova. Altre opere importanti per la Liguria, interessate dalla delibera del Cipe, sono l'asse ferroviario Milano-Novara-Genova-Ventimiglia e il raddoppio della Genova-Ventimiglia nella tratta Andora-Finale Ligure. Ulteriori interventi sono previsti per il sistema portuale ligure.

«Ora il ministero delle infrastrutture - ha detto il ministro Scajola - potrà attivare gli interventi di competenza per passare alla fase realizzativa e di completamento delle opere, a valere sulle risorse finanziarie già disponibili.

Aurelia bis

Il tracciato interessa i comuni di Imperia, Diano Castello e Diano Marina. Nel comune di Imperia si estende dall'uscita dell'Autostrada dei Fiori di Imperia Ovest all'uscita di Imperia Est, sviluppandosi sia in galleria che in viadotto. A Imperia Est il tracciato prosegue in galleria fino al monte San Leonardo, da dove, in viadotto e in affiancamento all'autostrada, entra poi nel comune di Diano. Il territorio di Diano Castello è attraversato per un breve tratto nella parte finale del tracciato. Grazie a questa viabilità ordinaria alternativa sarà possibile evitare che i traffici di media/lunga percorrenza transitino attraverso il centro cittadino con tutti i problemi di code e di sicurezza conseguenti. Sarà inoltre garantito un rapido collegamento con gli assi viari principali, le zone urbane e suburbane di maggior interesse. Nel contempo tale asse stradale si collegherà con la rete viaria esistente mediante la realizzazione di svincoli ubicati in punti ove il flusso di traffico è particolarmente intenso.

«Credo che l'Aurelia bis sia, assieme al nuovo porto, al trasferimento a monte della ferrovia e al completamento in variante della statale 28, un altro tassello per la crescita e la riqualificazione della vita e dell'economia cittadina - ha commentato la notizia il sindaco Luigi Sappa - è fuori dubbio il fatto che, eliminando l'attraversamento dei centri abitati, si migliorino gli standard di sicurezza e la qualità ambientale».

Statale 28

La variante interessata è quella tra l'abitato di Acquetico e Ormea, con la lunga e impegnativa galleria che consente di attraversare il valico di Nava nel tratto Armo - Cantarana.

Autostrada

Attraverso il Colle San Bernardo di Garessio, mediante traforo, collegherà Albenga con Garessio e Ceva.

L'infrastruttura è finalizzata a velocizzare i collegamenti tra l'area costiera ligure e l'entroterra tramite una bretella tra la A10 (Autofiori) e la A6 (Torino-Savona).

Patto tra le province di Viterbo, Siena e Terni

2 luglio

<http://bellacciaio.org/it/spip.php?article19955>

Aeroporto di Viterbo, superstrada Orte-Viterbo-Civitavecchia, porto di Civitavecchia: sono le tre grandi infrastrutture sulle quali le province di Terni, Siena e Viterbo hanno stretto un patto di collaborazione.

L'intesa, al momento informale, è stata raggiunta ad Orvieto, nel corso del convegno "Infrastrutture e sviluppo nella nuova programmazione di vasta area", tenuto nell'ambito della 'Festa democratica', al quale hanno preso parte il presidente della Provincia di Viterbo Alessandro Mazzoli, il vice presidente della Provincia di Terni Lorian Stella, l'assessore ai Lavori pubblici della Provincia di Siena Silvana Micheli, il sindaco di Orvieto Stefano Mocio e l'assessore allo Sviluppo economico della Regione Umbria Mario Giovannetti e il deputato Giampiero Bocci (Pd) della commissione Lavori pubblici della Camera.

"È nostra ferma volontà essere parte di questo disegno - ha detto Mazzoli - che riguarda realtà simili per vocazione e identità, per risorse culturali e alta qualità dell'ambiente, fino alla cultura rurale. Bisogna quindi costruire una strategia comune di crescita e legarla ad adeguate infrastrutture come il porto di Civitavecchia nel quale ogni anno sbarcano un milione e mezzo di persone, il secondo aeroporto del Lazio, collocato a Viterbo la trasversale Terni-Orte-Viterbo-Civitavecchia".

INFRASTRUTTURE E AMBIENTE

Tav Torino-Lione, Legambiente: "Il Governo ignora proposta dei sindaci della Val Susa"

31 luglio

<http://www.helpconsumatori.it/news.php?id=19686>

Sulla linea ad alta velocità Torino-Lione il Governo "ignora la proposta dei sindaci della Val Susa" ed è determinato a procedere con la fase due, cioè con la progettazione dell'opera: è quanto ha dichiarato Legambiente in una nota relativa al tavolo istituzionale dei giorni scorsi che ha riunito il sottosegretario Letta, l'amministratore delegato delle Ferrovie, l'Osservatorio per il collegamento ferroviario e i sindaci della Val di Susa.

"La proposta fatta dai Sindaci della Val Susa con il progetto FARE per l'Alta velocità Torino -Lione - commenta Vittorio Cogliati Dezza, presidente nazionale di Legambiente - indica chiaramente come affrontare razionalmente il problema del trasporto delle merci e delle persone attraverso le Alpi ed è davvero preoccupante la scarsa considerazione del Governo verso i suggerimenti che arrivano direttamente da chi amministra il territorio".

Per Legambiente la proposta dei sindaci è invece "una soluzione di buon senso che dà la priorità alla realizzazione di infrastrutture necessarie ad evitare il conflitto tra la mobilità delle merci e quella passeggeri, migliorando il servizio pendolari sul nodo di Torino", a cui si aggiunge "il trasferimento delle merci da gomma a ferro sulle grandi direttrici internazionali, completando i miglioramenti sull'attuale tratta internazionale Torino- Lione e l'ammodernamento della ferrovia della Valle Susa per il trasporto passeggeri aumentandone la capacità nella bassa valle".

"Apprezziamo l'intenzione di non inserire la Torino-Lione nella legge obiettivo - commenta la presidente di Legambiente Piemonte e Vda, Vanda Bonardo Bonardo - ma per il resto non cogliamo nulla di consistente in termini di scelte che portino realmente ad un cambiamento di rotta nella politica dei trasporti così come auspicato dal documento FARE. La decisione di togliere 100.000 tir (pari ad un carico di all'incirca 3,5milioni di tonnellate) nei prossimi tre anni, è

veramente irrilevante e fa sorridere se confrontata con i 96 milioni di t/anno di merci su gomma che attualmente attraversano le sole Alpi Occidentali, piuttosto vago al momento l'impegno al potenziamento del trasporto locale e comunque al di fuori di una proposta metodologica organica".

Ambiente: la Commissione vara i trasporti ecocompatibili

15 luglio

<http://www.ambientenergia.info/index.php?data=14-07-2008&titolo=ambiente-la-commissione-vara-i-trasporti-ecocompatibili&recordID=4388&sezione=1>

La Commissione europea ha presentato un pacchetto di iniziative al fine di incoraggiare i trasporti ecocompatibili. Nell'insieme di provvedimenti, si persegue una strategia finalizzata a ridurre le emissioni e gli effetti dannosi per l'ambiente, a combattere la congestione dei trasporti, a ottenere trasporti più ecologici e realizzare un risparmio nel consumo di carburante dei camion.

A questo proposito, gli Stati membri potranno imporre pedaggi stradali più efficaci ed ecologici per i camion, sulla base del grado di inquinamento atmosferico e acustico. I pedaggi dovranno essere, comunque, calcolati secondo un metodo comune per garantirne la trasparenza, la proporzionalità e la compatibilità con il mercato interno. Gli introiti dovranno essere impiegati per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti e la congestione, come in progetti di ricerca e sviluppo su veicoli più puliti e a minor consumo di carburante. In tal modo, gli operatori del trasporto merci saranno incentivati ad acquistare veicoli a basso inquinamento e a migliorare la logistica e la pianificazione dei percorsi. Inoltre, la Commissione si propone di ridurre l'inquinamento acustico causato dal trasporto merci ferroviario. Entro il 2014, secondo le intenzioni della Commissione, sedici milioni di persone nell'Ue potranno beneficiare di una notevole riduzione dell'inquinamento acustico, la cui causa principale sono i vecchi carri merci.

La proposta di direttiva passerà ora all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio, che la dovranno adottare con procedura di codecisione.

Daniele Campo

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

Cascetta a Roma per il piano mobilità collettiva

16 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/regioni/20080717132434693572.html>

Al palazzetto delle Carte Geografiche a Roma, il 17 luglio, l'assessore ai Trasporti della Regione Campania, Ennio Cascetta, parteciperà alla presentazione alle forze politiche nazionali da parte di Federmobilità - il forum degli assessori ai Trasporti e alla Mobilità di Regioni, Province e Comuni d'Italia - del piano di rilancio della mobilità collettiva. "Mai come in questo momento - dice Cascetta, che terrà un'apposita relazione sul tema, in qualità di coordinatore della Commissione Infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome - è assolutamente necessario rilanciare il trasporto pubblico locale. L'attuale crisi petrolifera sta facendo diminuire vertiginosamente l'uso dell'auto privata, aumentando nel contempo la domanda di trasporto pubblico locale, mentre tra appena due anni i limiti nell'Unione europea alle emissioni di inquinanti, soprattutto le polveri sottili, diventeranno ancora più stringenti e si rischia di chiudere del tutto al traffico privato i nostri centri urbani. Sono quindi necessarie più risorse per gli investimenti sulle infrastrutture e il potenziamento dei mezzi e per la gestione dei servizi, ma anche maggiore efficienza e minori costi di produzione, cominciando dall'apertura al mercato della gestione del trasporto pubblico e da regole finalmente certe"

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

Intervista ad Altero Matteoli. “Il Ponte sullo Stretto rilancerà l’intero Sud”

24 luglio

http://www.opinione.it/pages.php?dir=naz&act=art&edi=154&id_art=6142&aa=2008

“Nel nostro programma elettorale il Ponte sullo Stretto è una priorità”. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli non nutre il minimo dubbio sull’importanza di un’opera della quale si parla, con opinioni estremamente divergenti, da diversi anni. Se bastasse la granitica fiducia del ministro Matteoli le fondamenta sarebbero già poggiate sui fondali dello Stretto di Messina e il Presidente del Consiglio potrebbe finalmente affermare che anche in Italia, così come in tutte le nazioni moderne, è possibile realizzare grandi opere architettoniche destinate a lasciare il segno in termini di modernizzazione del Paese. Chi del Ponte non ne vuol neanche sentire parlare si trincerava dietro l’oggettiva quanto atavica carenza di altre infrastrutture, in grado di connettere al meglio il Sud con il resto d’Italia e che andrebbero anteposte alla realizzazione del Ponte. Senza addentrarci nelle polemiche riguardanti l’impatto ambientale, va riconosciuto ai detrattori che è innegabile l’assenza in Sicilia di un sistema viario adeguato, in buona parte del suo territorio, così come è del tutto evidente che la Salerno - Reggio Calabria è ancora lontana dal suo completamento. Chi contesta il progetto del Ponte di Messina ritiene che, vista la cronica scarsità di denaro da investire in infrastrutture, siano più urgenti altre opere, magari meno in grado di dare lustro al Paese ma più urgenti e necessarie.

Ministro perchè per lei e per il Presidente Berlusconi, il ponte rappresenta una priorità?

A.M. Crediamo fermamente nell’importanza strategica del ponte e abbiamo, quindi, riattivato le procedure per la realizzazione dell’opera, che a parere dei tecnici, può avviarsi nel 2010 e concludersi 6 anni dopo. Ovviamente, riteniamo quest’opera determinante per il Sud solo se viene realizzata insieme a tutte le altre infrastrutture necessarie alla Sicilia e alla Calabria. Crediamo, anzi, che il Ponte possa rappresentare un volano affinché le altre opere diventino realtà. Riguardo alla Salerno - Reggio Calabria il suo completamento va avanti. Sappiamo che ci sono delle difficoltà logistiche e di altro genere da superare, ma le affronteremo con determinazione.

Lasciamo il ponte e torniamo a Roma. Quale situazione ha trovato al momento del suo insediamento a capo del dicastero?

A.M. Il ministero che mi è stato affidato, nella precedente legislatura, era diviso in due settori, quello delle Infrastrutture e quello dei Trasporti. Con la manovra finanziaria dello scorso anno il ministero è stato riaccorpato e, pertanto, assorbe le competenze in un unico dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anche il dimesso ministero della Marina Mercantile ricade nelle attribuzioni del medesimo. Sul piano operativo e politico la riunificazione è certamente un dato positivo, perché consente una visione omnicomprensiva del settore e delle società ad esso collegate, vedi Anas e Ferrovie dello Stato. Ovviamente, occorrerà provvedere all’attuazione concreta della riunificazione, attraverso la riorganizzazione degli uffici e quindi alla redazione ed approvazione di un unico regolamento. Ci stiamo lavorando e spero che in tempi rapidissimi sia possibile approvarlo in Consiglio dei ministri.

Su quali punti ha incentrato la sua attività in questi primi mesi di governo?

A.M. Abbiamo dovuto affrontare diverse emergenze nel settore dei trasporti, prima fra tutte quella del paventato sciopero degli autotrasportatori, che abbiamo scongiurato affrontando la questione con il buon senso, coinvolgendo nel dialogo le diverse parti in causa. La nostra attenzione si è quindi concentrata sulla riattivazione dei motori per fare ripartire la macchina delle opere pubbliche, che si era inceppata nel corso dei due anni di governo Prodi. In pillole, è stato predisposto il Piano delle Infrastrutture triennale che fa parte del Dpef definitivamente approvato dal Cipe e della Conferenza Unificata Stato Regioni. Piano che prevede la realizzazione di tutte le infrastrutture che riteniamo necessarie al Paese, per il suo rilancio economico e per la sua modernizzazione.

Detto del ponte sullo Stretto, quali sono le priorità per il futuro?

A.M. Abbiamo indicato diverse opere che riteniamo assolutamente indispensabili, come la Torino - Lione, la Pedemontana, l’Autostrada tirrenica, il completamento della Salerno - Reggio Calabria, i valichi del Brennero e quello dei Giovi, il rilancio della portualità e tante altre ancora. Di certo la più impegnativa sarà trovare il denaro necessario ad aprire i cantieri, chiudere quelli ancora in corso e convincere l’associazione nazionale dei costruttori edili che oggi in Italia ci sono finalmente la volontà ed i mezzi per costruire più infrastrutture e meno castelli in aria.

Intervista di Traiano Bertolini

Svimez, Sud arranca tra occupazione zero e infrastrutture deboli

18 luglio

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=598914>

Il Mezzogiorno come “periferia d’Europa”. Così il rapporto Svimez 2008 definisce il sud Italia che non tiene al brusco peggioramento del quadro internazionale e continua a perdere terreno anche rispetto al resto del paese. Mettendo a segno per il sesto anno consecutivo una crescita più bassa rispetto al centro-nord: il Pil si ferma infatti allo 0,7 per cento contro l’1,7 delle regioni settentrionali. E non basta. Secondo l’associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno rallentano anche gli investimenti (nel 2007 un timido +0,5 per cento a fronte del + 2,4 per cento dell’anno precedente, segno del peggioramento del clima di fiducia delle imprese) e i consumi sono stagnanti, con la spesa delle famiglie meridionali che si attesta a +0,8 per cento, circa la metà della spesa media italiana (+1,5 per cento). Ma sono le condizioni economiche a preoccupare di più. Nel meridione oltre la metà delle famiglie monoreddito (51 per cento) è a rischio povertà, rispetto al 28 per cento nel centro-nord. Neppure raggiungere un buon livello di istruzione, spiega il rapporto Svimez 2008, tutela dall’esposizione al rischio povertà: si trova in questa situazione il 9,4 per cento dei laureati residenti al sud.

Il Mezzogiorno come “periferia d’Europa”. Così il rapporto Svimez 2008 definisce il sud Italia che non tiene al brusco peggioramento del quadro internazionale e continua a perdere terreno anche rispetto al resto del paese. Mettendo a segno per il sesto anno consecutivo una crescita più bassa rispetto al centro-nord: il Pil si ferma infatti allo 0,7 per cento contro l’1,7 delle regioni settentrionali. E non basta. Secondo l’associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno rallentano anche gli investimenti (nel 2007 un timido +0,5 per cento a fronte del + 2,4 per cento dell’anno precedente, segno del peggioramento del clima di fiducia delle imprese) e i consumi sono stagnanti, con la spesa delle famiglie meridionali che si attesta a +0,8 per cento, circa la metà della spesa media italiana (+1,5 per cento). Ma sono le condizioni economiche a preoccupare di più. Nel meridione oltre la metà delle famiglie monoreddito (51 per cento) è a rischio povertà, rispetto al 28 per cento nel centro-nord. Neppure raggiungere un buon livello di istruzione, spiega il rapporto Svimez 2008, tutela dall’esposizione al rischio povertà: si trova in questa situazione il 9,4 per cento dei laureati residenti al sud.

Secondo i dati dello Svimez, nel 2005 ben il 18 per cento delle famiglie ha percepito meno di mille euro al mese (contro il 7 per cento del centro-nord), e un ulteriore 20 per cento circa ha guadagnato una somma tra i mille e i 1.500 euro mensili. Va male soprattutto in Sicilia, dove addirittura più di una famiglia su cinque ha guadagnato meno di mille euro al mese nel 2005. Una situazione pesante dunque, aggravata dal fatto che al sud quasi 14 famiglie su 100 hanno più di tre persone a carico (rispetto al 4,1 per cento nel centro e nord Italia), con punte del 18 per cento in Campania. Ma le criticità riguardano anche aspetti di vita quotidiana. Ci sono famiglie, sottolinea infatti il rapporto 2008, che non possono permettersi un pasto adeguato almeno tre volte a settimana (10 per cento sul totale meridionale), né riscaldare adeguatamente l’abitazione (20 per cento) o comprare vestiti necessari (28 per cento), o ancora acquistare medicinali (un altro 20 per cento). Vasca e doccia in casa, rileva infine lo Svimez, mancano ancora al 2 per cento delle famiglie pugliesi, all’1,5 per cento di quelle calabresi e all’1,4 per cento delle siciliane.

Non va meglio sul versante del lavoro. Nel 2007 il Mezzogiorno ha registrato un’occupazione a crescita zero, a fronte di un aumento dell’1,4 per cento al centro-nord (+234 mila addetti in valori assoluti). Allo stesso tempo il tasso di disoccupazione reale al sud va oltre il 28 per cento. Come negli anni scorsi, evidenzia il rapporto Svimez, continua a registrarsi un calo dei disoccupati: -66 mila al centro nord e -101 mila al sud, con una flessione rispetto all’anno precedente rispettivamente dell’8,6 per cento e dell’11,2 per cento. Ma non tutti i disoccupati hanno trovato un nuovo lavoro, una quota consistente ha smesso di cercarlo. Lo scorso anno al sud gli inoccupati sono aumentati infatti di 147 mila unità (+248 mila disoccupati impliciti, -109 mila disoccupati espliciti). Aggiungendo ai disoccupati ufficiali quelli impliciti, il tasso di disoccupazione reale al sud nel 2007 dall’11 per cento attuale sarebbe quindi oltre il doppio (28 per cento), a fronte del 6,9 per cento delle regioni settentrionali. Ma il vero punto dolente per il meridione resta il sommerso, che riguarda circa un lavoratore su cinque (ovvero il 19,2 per cento), a fronte del 9,1 per cento del resto d’Italia. Legato a doppio filo alla disoccupazione c’è il fenomeno dell’emigrazione verso le regioni settentrionali. Secondo il rapporto Svimez, negli ultimi dieci anni (dal 1997 al 2007) oltre 600 mila persone hanno abbandonato il Mezzogiorno per trasferire la propria residenza al centro-nord. Nello scorso anno si sono contati 120 mila trasferimenti di residenza, ai quali si aggiungono 150 mila pendolari di lungo raggio, che si spostano temporaneamente al centro-nord per lavorare. Questi flussi di mobilità unidirezionale sud-nord, evidenzia l’associazione, sono un caso unico in Europa e testimoniano la distanza economica tra le due aree d’Italia. I nuovi emigranti sono in larga parte ‘pendolari’: soprattutto uomini, giovani (l’80 per cento ha meno di 45 anni), single o figli che vivono in famiglia, con un titolo di studio medio-alto e che svolgono mansioni di livello elevato nel 50 per cento dei casi, a conferma dell’incapacità del sistema produttivo meridionale di assorbire mano d’opera qualificata. Alti costi delle abitazioni e contratti a termine spingono poi

a trasferire definitivamente la residenza. Lombardia, Emilia Romagna e Lazio restano le tre regioni prescelte dai nuovi emigranti. Le regioni invece più soggette al pendolarismo di lunga distanza verso il nord sono Campania (50 mila unità), Sicilia (28 mila) e Puglia (21 mila).

Ma il Mezzogiorno è anche fortemente penalizzato dalla mancanza di infrastrutture, da quello che lo Svimez chiama 'non sistema dei trasporti'. Secondo il rapporto infatti, la diffusa carenza di collegamenti sia per la mobilità interregionale che per la logistica territoriale e la sostanziale assenza di nodi di scambio tra le principali modalità di trasporto determina appunto un 'non sistema', in grado di condizionare pesantemente le prospettive di sviluppo, soprattutto come punto di snodo dei flussi commerciali tra i principali mercati europei e i paesi dell'Estremo Oriente. Di fronte a una situazione di evidente squilibrio infrastrutturale, la spesa in conto capitale per il meridione è rimasta negli ultimi sette anni sostanzialmente invariata e le risorse europee, che avrebbero dovuto rappresentare un sostegno effettivamente addizionale hanno di fatto sostituito la spesa ordinaria per infrastrutture, che si è ridotta, complessivamente, di circa il 20 per cento. Il divario tra le due aree del paese si è così consolidato. Nonostante ciò, conclude il rapporto, lo stato di avanzamento del programma della legge obiettivo, quale risulta dalle delibere Cipe, segnala che gran parte degli impegni finanziari attuali riguarda opere localizzate nel centro-nord: l'80,3 per cento (per un ammontare di 70,9 miliardi di euro) contro il valore della spesa per il Mezzogiorno che risulta al di sotto dei 18 miliardi, pari al 19,7 per cento.

Secondo i dati dello Svimez, nel 2005 ben il 18 per cento delle famiglie ha percepito meno di mille euro al mese (contro il 7 per cento del centro-nord), e un ulteriore 20 per cento circa ha guadagnato una somma tra i mille e i 1.500 euro mensili. Va male soprattutto in Sicilia, dove addirittura più di una famiglia su cinque ha guadagnato meno di mille euro al mese nel 2005. Una situazione pesante dunque, aggravata dal fatto che al sud quasi 14 famiglie su 100 hanno più di tre persone a carico (rispetto al 4,1 per cento nel centro e nord Italia), con punte del 18 per cento in Campania. Ma le criticità riguardano anche aspetti di vita quotidiana. Ci sono famiglie, sottolinea infatti il rapporto 2008, che non possono permettersi un pasto adeguato almeno tre volte a settimana (10 per cento sul totale meridionale), né riscaldare adeguatamente l'abitazione (20 per cento) o comprare vestiti necessari (28 per cento), o ancora acquistare medicinali (un altro 20 per cento). Vasca e doccia in casa, rileva infine lo Svimez, mancano ancora al 2 per cento delle famiglie pugliesi, all'1,5 per cento di quelle calabresi e all'1,4 per cento delle siciliane.

Non va meglio sul versante del lavoro. Nel 2007 il Mezzogiorno ha registrato un'occupazione a crescita zero, a fronte di un aumento dell'1,4 per cento al centro-nord (+234 mila addetti in valori assoluti). Allo stesso tempo il tasso di disoccupazione reale al sud va oltre il 28 per cento. Come negli anni scorsi, evidenzia il rapporto Svimez, continua a registrarsi un calo dei disoccupati: -66 mila al centro nord e -101 mila al sud, con una flessione rispetto all'anno precedente rispettivamente dell'8,6 per cento e dell'11,2 per cento. Ma non tutti i disoccupati hanno trovato un nuovo lavoro, una quota consistente ha smesso di cercarlo. Lo scorso anno al sud gli inoccupati sono aumentati infatti di 147 mila unità (+248 mila disoccupati impliciti, -109 mila disoccupati espliciti). Aggiungendo ai disoccupati ufficiali quelli impliciti, il tasso di disoccupazione reale al sud nel 2007 dall'11 per cento attuale sarebbe quindi oltre il doppio (28 per cento), a fronte del 6,9 per cento delle regioni settentrionali. Ma il vero punto dolente per il meridione resta il sommerso, che riguarda circa un lavoratore su cinque (ovvero il 19,2 per cento), a fronte del 9,1 per cento del resto d'Italia.

Legato a doppio filo alla disoccupazione c'è il fenomeno dell'emigrazione verso le regioni settentrionali. Secondo il rapporto Svimez, negli ultimi dieci anni (dal 1997 al 2007) oltre 600 mila persone hanno abbandonato il Mezzogiorno per trasferire la propria residenza al centro-nord. Nello scorso anno si sono contati 120 mila trasferimenti di residenza, ai quali si aggiungono 150 mila pendolari di lungo raggio, che si spostano temporaneamente al centro-nord per lavorare. Questi flussi di mobilità unidirezionale sud-nord, evidenzia l'associazione, sono un caso unico in Europa e testimoniano la distanza economica tra le due aree d'Italia. I nuovi emigranti sono in larga parte 'pendolari': soprattutto uomini, giovani (l'80 per cento ha meno di 45 anni), single o figli che vivono in famiglia, con un titolo di studio medio-alto e che svolgono mansioni di livello elevato nel 50 per cento dei casi, a conferma dell'incapacità del sistema produttivo meridionale di assorbire mano d'opera qualificata. Alti costi delle abitazioni e contratti a termine spingono poi a trasferire definitivamente la residenza. Lombardia, Emilia Romagna e Lazio restano le tre regioni prescelte dai nuovi emigranti. Le regioni invece più soggette al pendolarismo di lunga distanza verso il nord sono Campania (50 mila unità), Sicilia (28 mila) e Puglia (21 mila).

Ma il Mezzogiorno è anche fortemente penalizzato dalla mancanza di infrastrutture, da quello che lo Svimez chiama 'non sistema dei trasporti'. Secondo il rapporto infatti, la diffusa carenza di collegamenti sia per la mobilità interregionale che per la logistica territoriale e la sostanziale assenza di nodi di scambio tra le principali modalità di trasporto determina appunto un 'non sistema', in grado di condizionare pesantemente le prospettive di sviluppo, soprattutto come punto di snodo dei flussi commerciali tra i principali mercati europei e i paesi dell'Estremo Oriente. Di fronte a una situazione di evidente squilibrio infrastrutturale, la spesa in conto capitale per il meridione è rimasta negli ultimi sette anni sostanzialmente invariata e le risorse europee, che avrebbero dovuto rappresentare un sostegno

effettivamente addizionale hanno di fatto sostituito la spesa ordinaria per infrastrutture, che si è ridotta, complessivamente, di circa il 20 per cento. Il divario tra le due aree del paese si è così consolidato. Nonostante ciò, conclude il rapporto, lo stato di avanzamento del programma della legge obiettivo, quale risulta dalle delibere Cipe, segnala che gran parte degli impegni finanziari attuali riguarda opere localizzate nel centro-nord: l'80,3 per cento (per un ammontare di 70,9 miliardi di euro) contro il valore della spesa per il Mezzogiorno che risulta al di sotto dei 18 miliardi, pari al 19,7 per cento.

Matteoli, parlamento snellisca procedure

14 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/governo/20080714122934691674.html>

"Dobbiamo lavorare in Parlamento per arrivare a snellire le procedure per i lavori infrastrutturali": lo ha detto il ministro dei trasporti Altero Matteoli nel corso di un suo intervento all'inaugurazione di una nuova tratta del passante ferroviario a Milano. "Nel giro di una settimana - ha detto il ministro - ho partecipato a due inaugurazioni, una stradale e una ferroviaria, ed entrambe erano iniziate nel 1981. Questo non è più possibile se vogliamo essere competitivi a livello internazionale". Secondo il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli è necessario "snellire le procedure per le opere infrastrutturali", ma allo stesso tempo Matteoli precisa di non voler "togliere i controlli". "Ci tengo a dire - ha spiegato il ministro nel suo intervento - che non è mia intenzione togliere i controlli. Facciamoli pure e se necessario potenziarli, ma l'importante è arrivare a uno snellimento delle procedure". Quanto alle priorità indicate dal ministro "credo che da parte delle ferrovie - ha detto - si debba lavorare molto anche per il collegamento per i nostri porti, soprattutto per quanto riguarda il traffico delle merci"

LA COMMISSIONE AL LAVORO

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