

N NEWSLETTER

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

GRANDI OPERE

Superpontina, i tecnici al lavoro

11 agosto

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=22143>

A settembre è necessario arrivare preparati al secondo appuntamento della Conferenza dei servizi Superpontina, i tecnici al lavoro. Le amministrazioni dovranno presentare i progetti delle modifiche chieste.

Le amministrazioni comunali e provinciali che alla fine dello scorso mese si sono lamentate, durante la Conferenza dei servizi convocata al Ministero delle Infrastrutture per alcuni dei passaggi che riguardano il progetto della Superpontina, ad agosto non andranno in ferie.

Infatti, a settembre dovranno arrivare pronte al secondo appuntamento previsto per discutere di questa nuova strada, in cui presentare i progetti alternativi a quei tratti che non hanno riscontrato gradimento.

Le critiche più accese sono quelle degli amministratori pontini, che vorrebbero ripristinare il vecchio progetto del Corridoio tirrenico e arrivare quindi, con i cantieri, fino a Formia. I politici pontini, dal Sindaco Zaccheo al Presidente Cusani, hanno diverse obiezioni da muovere, legate all'ingresso previsto a Latina all'altezza di Borgo Piave, che sembra destinato a creare caos nella zona, dove fra l'altro, è prevista la realizzazione del nuovo ospedale del capoluogo, da attrezzare come Dea di II livello.

Non solo, entrando in città, e non bypassandola, come prevedeva il progetto originario, destinato a proseguire fino a Formia, si pensa che il tratto dell'attuale Pontina, che va da Latina a Terracina (e su cui a breve saranno investiti 20 milioni di euro per la messa in sicurezza) non sarà comunque in grado di assorbire, senza conseguenze, tutto il traffico in arrivo dalla Capitale.

Punti critici del progetto della Superpontina riguardano anche il passaggio nel Comune di Aprilia, e l'approdo della Superstrada, che non confluirà sul Grande raccordo anulare (Gra), ma sull'A1.

La questione del Gra, per molti degli amministratori pontino, è fondamentale, anche se è evidente che un eventuale approdo della nuova strada nella zona dell'Eur sarebbe un vero disastro per la circolazione della capitale che nella zona Eur, dove fra l'altro è stato realizzato un mega centro commerciale, e dove la situazione allo stato dei fatti è all'estremo limite di sopportabilità.

Senza particolari problemi, invece, almeno per il momento, il progetto della Cisterna Valmontone, che farà lo stesso iter della Superpontina, sia per quello che riguarda le Conferenze dei servizi che per la pubblicazione dei bandi e l'inizio dei lavori, previsto per gennaio del 2009.

La Regione Lazio, che insieme al Ministero sta facendo la regia di questa nuova infrastruttura (si occuperà direttamente della realizzazione tramite un'apposita società, appositamente costituita), sulle eventuali modifiche al progetto, ha dimostrato disponibilità, mantenendosi categorica su un solo parametro: i costi.

Sull'argomento l'assessore regionale ai Lavori pubblici Bruno Astorre, è stato chiarissimo: "Molti Sindaci e amministratori - ha detto - in sede di conferenza dei servizi hanno fatto delle osservazioni e proposto delle migliorie, alcune delle quali apprezzabili. Siamo aperti ad ogni soluzione migliorativa, purché il progetto che ci viene sottoposto sia fattibile e di pari costo rispetto al precedente".

L'opportunità di avviare un dialogo, quindi, non manca, ma è necessario presentarsi preparati agli incontri, con progetti di fattibilità e relazioni sui costi degli stessi. Gli uffici dei Comuni interessati a proporre delle variazioni sono allertati.

L'iter per la realizzazione di una strada di cui da trent'anni si avverte l'esigenza, sembra finalmente avanzare, anche se lentamente.

I politici coinvolti, seppur dubbiosi su alcuni dettagli o sulla lunghezza della strada, dovranno ora dimostrare di volere davvero questa realizzazione.

La costanza e la concertazione saranno fondamentali, nella consapevolezza che un'occasione simile non si ripeterà facilmente.

"Gli amministratori sanno - ha detto sempre Astorre a proposito del progetto - che questo è un momento storico. Ci sono i soldi, c'è la volontà di realizzare l'opera sia da parte del centrosinistra che del centrodestra: bisogna quindi partire. Se c'è chi lavora per bloccare tutto, deve sapere che dovrà poi fare i conti con la sua coscienza e con ogni morto che si registrerà sulla pontina. Oggi - ha concluso - con questi fondi a disposizione non si poteva fare di più, se è troppo corta si potrà allungare ma è necessario trovare un accordo per cominciare. Non è possibile che per arrivare ad Roma a Latina si debba ogni volta rischiare la vita".

Elisabetta Bonanni

Grandi opere, regia a Cipe e Cdp

5 agosto

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Italia/2008/08/manovra-economica-grandi-opere.shtml?uuid=9ebd207a-644d-11dd-907e-33b072e9b89b&DocRulesView=Libero>

Uso attivo della Cassa depositi e prestiti. Riprogrammazione dei fondi europei e Fas (aree svantaggiate), con ruolo di regia affidato al Cipe.

Sono questi, ha spiegato ieri il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, i due strumenti che il Governo intende utilizzare per realizzare le grandi infrastrutture. Non invece quello di stanziare nuove risorse pubbliche sul fondo della legge obiettivo, «perché – ha detto Tremonti – il problema non è aggiungere risorse, che sono già fin troppe, ma realizzare realmente le infrastrutture».

Il fondo per le grandi opere è stato finora alimentato con le leggi finanziarie del periodo 2002-2008, per un totale di 14,4 miliardi di euro: risorse a oggi tutte assegnate dal Cipe a specifiche opere. Da ultimo è stato il Governo Prodi con la Finanziaria 2008 ad aggiungere tre miliardi di euro, già assegnati dal Cipe tra gennaio e aprile.

Per ora l'Esecutivo di Silvio Berlusconi non ha aggiunto nuovi fondi per le grandi opere nella manovra di luglio (anzi: ha tagliato 2,7 miliardi per opere al Sud con il decreto Ici e 7,7 miliardi alle risorse Fas 2007-2013 con il DI 112). Alla domanda, fatta ieri in conferenza stampa, se il Governo avesse intenzione di aggiungere qualcosa, per il 2009, con la Finanziaria di settembre, il ministro Tremonti ha risposto che «il problema di questo Paese, in materia di infrastrutture, non è quello dei capitali da investire: la quantità dei fondi esistenti, italiani ed europei, è ampiamente sufficiente. Il problema è la regia». «La nostra strategia – ha aggiunto – non è dunque aggiungere capitali (pubblici), che sono già fin troppi, ma fare realmente le infrastrutture. Con due strumenti: il Cipe, che deve fare da regia, e la Cassa depositi e prestiti».

«Il decreto 112 – ha spiegato il ministro – prevede una concentrazione dei fondi europei (e Fas), con regia affidata al Cipe, al fine di superare le logiche dispersive». La riprogrammazione dovrebbe valere circa 15-18 miliardi, da destinare con delibera Cipe alla «rete infrastrutturale nazionale», comprese telecomunicazioni ed energia, con almeno l'85% al Mezzogiorno. Tremonti ha poi parlato di «un uso attivo della Cassa depositi e prestiti» come secondo pilastro della strategia.

Resta il fatto però che il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, nell'apposito allegato al Dpef ha evidenziato un fabbisogno di 14 miliardi di euro di risorse statali in tre anni (quattro nel 2009) per proseguire il programma delle grandi opere.

Alessandro Arona

La Regione Lazio propone il ritorno al vecchio progetto del Corridoio Tirrenico Meridionale 1 agosto

http://www.abitarearoma.net/index.php?doc=articolo&id_articolo=9208

“Annunciamo per il mese di settembre la ripresa della nostra protesta ad oltranza e con azioni dirette presso la sede di Roma della Regione Lazio”: è quanto dichiarato dal Comitato No Corridoio Roma- Latina in seguito alla partecipazione alla Conferenza dei Sevizi per il progetto del Corridoio Intermodale Roma-Latina e della bretella Cisterna-Valmontone, svoltasi lunedì 28 luglio.

La conferenza, che ha avuto luogo presso il Ministero delle Infrastrutture ha visto, con grande sorpresa del Comitato, la proposta della Regione di ritornare al vecchio progetto del Corridoio Tirrenico Meridionale (CTM). E stata anche indicata una data di inizio dei lavori: il bando di gara per il progetto dovrebbe essere pubblicato nel 2009 e i cantieri dovrebbero aprire nel primo semestre del 2010. Il costo dell'opera supera la soglia dei 5000 milioni di euro, da mettere al confronto con il previsto costo di all'incirca 1400 milioni di euro del Corridoio Intermodale Roma Latina. Per la richiesta dei cinque Sindaci del Pontino per la messa in sicurezza della strada statale Pontina la Regione ha invece proposto 3 milioni di euro.

Il progetto del Corridoio Tirrenico Meridionale ha in realtà una storia lunga e travagliata: il piano della bretella risale agli inizi degli anni 90', ma è stato scongiurato grazie a una provvedimento popolare; nel 2003- 2004 è stato ripreso dalla Giunta Storace, ma dopo una lunga battaglia sostenuta da svariati comitati si è deciso di abbandonarlo in favore di un progetto di minore portata, anche se, come sostenuto dal Comitato No Corridoio Roma –Latina si tratta sempre “un'opera devastante e inutile”, parliamo appunto del Corridoio Intermodale Roma- Latina.

Il CTM è in realtà un progetto completamente diverso: si tratta di un'autostrada a pedaggio a sei corsie, che si dovrebbe sviluppare su un tratto di 128 km, paragonati ai 53 del Corridoio Roma-Latina e dovrebbe collegare Roma-Fiumicino a Formia. Anche qui si intaccano le aree protette: l'opera dovrebbe comunque attraversare la Riserva Statale del Litorale Romano e il Parco di Decima Malafede.

Il Comitato No Corridoio Roma-Latina, che è riuscito comunque a raccogliere 11.000 firme in calce alla petizione

popolare e ha organizzato diverse riuscite manifestazioni per tentare di sventare il progetto dell'autostrada, ha più volte chiesto l'apertura di un confronto democratico tramite l'istituzione di tavolo politico. Il presidente del Comitato, Gualtieri Alunni ribadisce perciò che "le soluzioni sostenibili e risolutive possono essere soltanto la trasformazione in metropolitana della linea ferroviaria Roma-Latina-Formia, la costruzione dei tronchetti ferroviari per l'attestamento alla stessa linea da Pomezia e da Latina, l'adeguamento in sicurezza di tutta la Via Pontina da Roma a Terracina. Questi sono gli unici interventi a favore dei pendolari per ridurre i tempi di percorrenza, lo stress, i costi alle famiglie e all'ambiente."

Napoli, accordo Governo-Regione sulle grandi infrastrutture e grandi opere

1 agosto

<http://www.caserta24ore.it/01082008/napoli-accordo-governo-regione-sulle-grandi-infrastrutture-e-grandi-opere.php>

Con l'accordo sottoscritto oggi tra i vertici del Governo e quelli della Regione Campania sarà possibile chiudere tutti i cantieri delle opere prioritarie già aperti sul territorio campano e si avvierà a conclusione quasi il 100 per cento dell'intero programma regionale di potenziamento delle infrastrutture di trasporto. In particolare, sono state reintegrate nel "Piano delle Grandi" da realizzare con la Legge Obiettivo quelle che, fino a ieri, erano le due "Grandi escluse": l'aeroporto di Grazzanise e la linea ad alta capacità Napoli-Bari.

«Una buona notizia, a riprova della grande attenzione che il Governo sta manifestando nei confronti del Sud del Paese, della nostra Regione e di Napoli, territori in cui le attività imprenditoriali sono alle prese con mille difficoltà, ma in cui non mancano le risorse, né la buona volontà di rimboccarsi le maniche, né il talento o le idee. – ha dichiarato Emilio Alfano, presidente Api Napoli - Quello che mancava era, probabilmente, una nuova iniezione di fiducia. Grazie all'impegno della maggioranza di Governo e, in prima persona, del Presidente del Consiglio, che ha dato un contributo fondamentale alla risoluzione della 'crisi dei rifiuti', l'immagine di Napoli e della Campania sta recuperando a grandi passi la credibilità perduta

Vorrei, inoltre, sottolineare che il capitolo infrastrutture è stato oggetto di discussione durante la colazione di lavoro che, lo scorso 11 giugno, ha visto insieme il Premier, una delegazione di imprenditori napoletani del comparto turistico e rappresentanti di associazioni di categoria del capoluogo campano. In quella occasione come Api abbiamo consegnato al Presidente del Consiglio un documento dal titolo "Il futuro di Napoli: fra Turismo e Mediterraneo", nel quale, tra le altre cose, si sottolineava proprio l'importanza strategica di opere come l'aeroporto di Grazzanise e la linea ad alta capacità Napoli-Bari, l'impatto che avrebbero potuto avere sullo sviluppo del comparto turistico, oggi in grave difficoltà. Pertanto, la nostra soddisfazione è doppia. Vuol dire che la capacità di ascolto di questo Governo è forte; che anche il confronto con i rappresentanti dell'imprenditoria napoletana può aver contribuito a raggiungere un risultato importante per tutti»***

Di seguito il testo del Documento a cura dell'Api Napoli consegnato al Presidente del Consiglio, On. Silvio Berlusconi
Il futuro di Napoli: fra Turismo e Mediterraneo

Turismo e Infrastrutture

Il rilancio del turismo a Napoli, e più in generale in Campania, passa anche attraverso il potenziamento infrastrutturale del territorio, che può avvenire attraverso la creazione di nuove opere o il consolidamento, sul piano dell'efficienza, di quelle esistenti.

Nel documento redatto dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, relativo alle grandi opere per il biennio 2009-2010, le cui linee generali sono state rese note attraverso la stampa nazionale lo scorso 7 giugno, si preannunciano interventi che non vanno in questa direzione.

In particolare, i tagli decisi dal Governo riguardano due grandi infrastrutture campane le cui potenzialità, in termini di sviluppo del settore turistico locale, sono enormi (l'aeroporto di Grazzanise e la linea ad alta velocità Napoli-Bari) e, soprattutto, rischiano di vanificare lo sforzo enorme compiuto negli ultimi tempi dalla Regione Campania, che, attraverso l'Assessorato ai Trasporti e alle Infrastrutture, ha avviato un ampio progetto di programmazione regionale, in cui si inseriscono: il porto turistico di Pinetamare, il porto di Marina di Stabia, Mergellina, gli scali di Salerno e Porto Fiorito a Napoli.

La parte più ambiziosa di tale progetto è quella strategia che punta a rilanciare una delle zone più degradate della regione, in provincia di Caserta, con il raddoppio della Domitiana, l'aeroporto di Grazzanise ed il porto turistico di Pinetamare.

Quest'ultimo, che verrà completato fra tre anni, favorirà lo sviluppo di un'intensa attività di porto (1.600 i posti barca) e diporto: nell'area, infatti, è previsto anche il progetto di un grande centro golfistico europeo, che, insieme a quello già esistente di Castelvolturno, potrebbe rappresentare, insieme con le attività legate al mare, un ulteriore incentivo allo sviluppo di un turismo stanziale.

La creazione dell'aeroporto di Grazzanise – ad un quarto d'ora dal Porto di Pinetamare – è pertanto funzionale alla nascita di questo nuovo polo turistico.
Cancellare dalla lista delle grandi infrastrutture un'opera come questa potrebbe, al contrario, farci correre il rischio di creare una nuova cattedrale nel deserto.

UNIONE EUROPEA

Ue: trasporti, Hubner "passaggio strada-rotaia necessità Europa"

26 settembre

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00023244.html>

"Il passaggio del traffico pesante dalla strada alla rotaia è oggi un'esigenza di tutta Europa, anche in considerazione del costante incremento del trasporto di merci e persone che l'Unione europea farà registrare nei prossimi anni". Lo ha affermato alla SDAG-Servizi Logistici Integrati di Gorizia (1.200-1.300 Tir al giorno) la commissaria Ue per le Politiche regionali Danuta Hubner. "Da qui la necessità - ha spiegato - di utilizzare sin d'ora tutte le infrastrutture intermodali presenti sul territorio, sapendo anche di poter contare per l'ulteriore sviluppo di questi Terminal, come quello goriziano, delle risorse comunitarie dello strumento Interreg".

Il programma, l'Interreg III A Italia-Slovenia, è stato determinante per la realizzazione del sistema 'RoLa GO' (complessivamente oltre 850 mila euro) in fase di avvio proprio in questi giorni alla SDAG di Gorizia, per il trasbordo dei Tir su vagoni ferroviario, nell'ambito della riconversione funzionale degli autoporti confinari di Sant'Andrea (Gorizia) e Vrtojba (Slovenia), tra loro attigui. Più in generale - hanno ricordato alla Hubner l'assessore regionale alla Viabilità e Trasporti Riccardo Riccardi ed il presidente di SDAG Giorgio Milocco - per il Terminal intermodale di Gorizia sono stati investiti dal 2004 ad oggi circa 5 milioni di euro, di cui oltre 3,5 di finanziamenti Ue. Negli ultimi 10 anni 5 mila incidenti stradali, 200 morti, 3 mila feriti sono la gravissima testimonianza della situazione di crisi dell'asse autostradale nel Nord-Est, che vede il passaggio giornaliero sulla A 4 di circa 110 mila mezzi, di cui il 30 per cento adibito al traffico merci, il dato più alto registrato in Italia. L'assessore Riccardi ha poi citato gli investimenti pari a 150 milioni di euro per la Villesse-Gorizia, strategica nella connessione tra la A4 e il sistema autostradale sloveno, e quelli indispensabili alla realizzazione della terza corsia sulla Venezia-Trieste, stimati in un miliardo e mezzo di euro.

Infrastrutture, l'Italia rallenta mentre l'Europa corre veloce

1 settembre

http://www.opinione.it/pages.php?dir=naz&act=art&edi=181&id_art=6842&aa=2008

"In 4 anni, in Italia si sono spesi in opere del genio civile 163 miliardi di euro, come la Francia, poco meno dei 175 miliardi di euro della Germania. Solo la Spagna ha investito di più: 204 miliardi di euro. Tuttavia, solo il 46% degli investimenti in opere del genio civile del 2006 è andato alle nuove opere, contro il 67,5% della Francia e l'82,2% della Spagna. Il resto è stato destinato alla manutenzione straordinaria". Lo ha detto Giuseppe Tripoli, Segretario Generale di Unioncamere, al Meeting di Rimini. "Il ritardo del nostro Paese rispetto all'Europa è grave. Nel 1980 - ha spiegato - la rete autostradale italiana era più estesa di quella della Francia e lunga tre volte quella della Spagna. Oggi la rete francese supera la nostra del 65% e quella spagnola del 75%. Tra il 2000 ed il 2005 in Italia abbiamo aperto 64 chilometri di autostrade, contro i 1.035 della Francia e i 2.383 della Spagna.

La Francia possiede ben 1.893 chilometri di linee ferroviarie ad alta velocità (la Spagna 1.552, la Germania 1.300) mentre l'Italia, con soli 580 chilometri, ha una dotazione superiore solamente a quella del Belgio (120) e del Regno Unito (113).

I chilometri di binari di metropolitana presenti su tutto il territorio italiano sono 130, quando Madrid, da sola, ne ha 227, Parigi 211, Berlino 152, Stoccolma 100, Barcellona 87, Londra 408". "La globalizzazione - ha concluso Tripoli - trasforma gli equilibri internazionali esistenti ed uno degli aspetti più evidenti nel settore dei trasporti è che lo sviluppo delle economie del Far East (Cina, India, ecc.) restituisce centralità al Mediterraneo ed apre grandi opportunità per l'Italia in generale e per il Mezzogiorno in particolare. E' un treno che non va perso". Sul fronte delle infrastrutture, il "mercato interno va dotato" di opere "moderne per agevolare il commercio e la mobilità: in generale, in Europa la tendenza non è positiva e l'Italia non è un esempio virtuoso" dato che possiede 580 chilometri di linee per l'alta velocità, contro i 1.900 della Francia, i 1.550 della Spagna e 1.300 della Germania. E' quanto ha sostenuto, sempre durante il Meeting, Roberto Tazzioli, amministratore delegato di Bombardier Transportation. A suo giudizio, infatti, "è

utile parlare di infrastrutture da fare, soprattutto è doveroso farle e mantenere bene quelle che già ci sono, perché le infrastrutture sono lo strumento, non il fine della mobilità". Dal canto proprio, conclude, "Bombardier Transportation è pronta a dare il suo contributo allo sviluppo del settore ferroviario in Italia" con le oltre 500 locomotive fornite a Trenitalia e il recente accordo con Finmeccanica-Ansaldo Breda per la produzione e la commercializzazione di un treno ad alta velocità per il mercato italiano.

L'alta velocità sulla tratta Milano-Roma ruberà il 70% del mercato al trasporto aereo. Ne è convinto l'ad di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti, anche lui al meeting di Rimini per una tavola rotonda sulle infrastrutture con il ministro Matteoli e il commissario europeo Tajani. "Dopo che negli anni novanta abbiamo zoppicato - ha detto Moretti - negli ultimi anni sono stati fatti passi da gigante. Fra qualche mese completeremo la Milano-Bologna e dal dicembre 2009 saremo in grado di inaugurare anche la Bologna-Firenze e la Milano-Novara. Portando a tre ore il tempo di percorrenza tra Milano e Roma per l'Italia sarà una rivoluzione: ci sarà un treno ogni quarto d'ora e alcuni faranno la tratta diretta da Milano a Roma. Prevediamo che il 70% del traffico aereo si sposti sull'alta velocità".

Walter Ricci

«E il Sud non utilizza gli aiuti europei»

11 agosto

<http://www.ilgiornale.it/a.pic1?ID=282440&START=0&2col=>

Anche se il saldo tra contributi italiani all'Unione Europea e finanziamenti comunitari è costantemente in negativo, invertire la tendenza è difficile se non impossibile. Ne è convinto il sottosegretario alle Infrastrutture ed esperto di politiche Ue, Roberto Castelli. L'esponente leghista, in particolare, lamenta l'isolamento passato del Carroccio su questo tema. Se le generiche accuse di antieuropeismo avessero lasciato il posto a un confronto serio, la situazione attuale sarebbe diversa. La responsabilità, tuttavia, è anche degli amministratori italiani, spesso incapaci di abbandonare logiche assistenzialistiche e utilizzare efficientemente i fondi comunitari.

Sottosegretario Castelli, il saldo Italia-Ue nel periodo 2000-2006 è stato negativo per 22 miliardi di euro.

«Io sono un po' stupito dello stupore perché i dati erano noti da tempo e solo la Lega s'era beccata dell'antieuropeista. Evidentemente noi lombardi abbiamo questa vocazione e non ci piace dar via i nostri soldi in un momento in cui noi stiamo facendo delle economie durissime e in cui i soldi per gli altri ci sono sempre. Già altre volte l'avevamo detto».

Il problema è che non solo il nostro Paese dà più di quanto riceva, ma spesso non riesce nemmeno a spendere le risorse ottenute. Una caratteristica che accomuna le Regioni meridionali.

«Bisogna ricordare che per quanto riguarda le infrastrutture i Fas (Fondi per le aree sottoutilizzate; ndr) ammontano a 30 miliardi di euro e di questi l'85% va al Sud. Le Regioni "Obiettivo 2", quelle del Centro e del Nord, potranno utilizzarne solo la parte restante. Il Mezzogiorno, però, è riuscito a utilizzare solo 6 dei 30 miliardi disponibili. Di qui la previsione del decreto legge sulla manovra triennale di riprendere i soldi non spesi per ridestinarli. Se non li spendiamo per l'incapacità della classe dirigente, paghiamo due volte».

Un altro fatto da tener presente è che nazioni entrate di recente come la Romania avranno a disposizione notevoli risorse (32 miliardi di fondi per il Paese dell'Europa orientale nel periodo 2007-2013) senza che vi siano garanzie di trasparenza nella gestione degli stessi.

«Anche in questo caso mi stupisco dello stupore. Si sapeva sin da quando questi Paesi erano candidati che, una volta entrati, le classifiche di assegnazione dei fondi sarebbero state stilate in base ai dati di reddito e questi sarebbero stati privilegiati per quanto riguarda l'accesso a queste risorse».

E quindi?

«Le regole dell'Europa sono queste. Noi della Lega siamo sempre stati vox in deserto clamantis e oggi che abbiamo le regole in corso d'opera è un po' difficile poter cambiare le cose. Ci potrebbe essere un'azione a livello di ministri finanziari, ma è un'ipotesi».

Eppure il sistema dei fondi comunitari altrove ha prodotto benefici.

«Irlanda e Spagna li hanno utilizzati e hanno avuto dei vantaggi. Noi al di fuori dell'assistenzialismo non riusciamo a esprimerci e perciò dobbiamo recitare il mea culpa».

È dunque troppo tardi anche per una presa di coscienza?

«Questa logica degli aiuti a pioggia nessuno l'ha mai contrastata. Tutti i più alti livelli istituzionali, a partire dai presidenti della Repubblica, non hanno mai messo in discussione il cattivo utilizzo dei fondi europei e adesso ci si rende conto che qualcosa non funziona. Noi siamo stati gli unici a denunciare questa situazione. Anche se ricordo benissimo che il vostro direttore Mario Giordano ha scritto un libro con cui ha iniziato a mettere in discussione il sistema».

Anche se il saldo tra contributi italiani all'Unione Europea e finanziamenti comunitari è costantemente in negativo, invertire la tendenza è difficile se non impossibile. Ne è convinto il sottosegretario alle Infrastrutture ed esperto di politiche Ue, Roberto Castelli. L'esponente leghista, in particolare, lamenta l'isolamento passato del Carroccio su

questo tema. Se le generiche accuse di antieuropeismo avessero lasciato il posto a un confronto serio, la situazione attuale sarebbe diversa. La responsabilità, tuttavia, è anche degli amministratori italiani, spesso incapaci di abbandonare logiche assistenzialistiche e utilizzare efficientemente i fondi comunitari.

Sottosegretario Castelli, il saldo Italia-Ue nel periodo 2000-2006 è stato negativo per 22 miliardi di euro.

«Io sono un po' stupito dello stupore perché i dati erano noti da tempo e solo la Lega s'era beccata dell'antieuropeista. Evidentemente noi lombardi abbiamo questa vocazione e non ci piace dar via i nostri soldi in un momento in cui noi stiamo facendo delle economie durissime e in cui i soldi per gli altri ci sono sempre. Già altre volte l'avevamo detto». Il problema è che non solo il nostro Paese dà più di quanto riceva, ma spesso non riesce nemmeno a spendere le risorse ottenute. Una caratteristica che accomuna le Regioni meridionali.

«Bisogna ricordare che per quanto riguarda le infrastrutture i Fas (Fondi per le aree sottoutilizzate; ndr) ammontano a 30 miliardi di euro e di questi l'85% va al Sud. Le Regioni "Obiettivo 2", quelle del Centro e del Nord, potranno utilizzarne solo la parte restante. Il Mezzogiorno, però, è riuscito a utilizzare solo 6 dei 30 miliardi disponibili. Di qui la previsione del decreto legge sulla manovra triennale di riprendere i soldi non spesi per ridestinarli. Se non li spendiamo per l'incapacità della classe dirigente, paghiamo due volte».

Un altro fatto da tener presente è che nazioni entrate di recente come la Romania avranno a disposizione notevoli risorse (32 miliardi di fondi per il Paese dell'Europa orientale nel periodo 2007-2013) senza che vi siano garanzie di trasparenza nella gestione degli stessi.

«Anche in questo caso mi stupisco dello stupore. Si sapeva sin da quando questi Paesi erano candidati che, una volta entrati, le classifiche di assegnazione dei fondi sarebbero state stilate in base ai dati di reddito e questi sarebbero stati privilegiati per quanto riguarda l'accesso a queste risorse».

E quindi?

«Le regole dell'Europa sono queste. Noi della Lega siamo sempre stati vox in deserto clamantis e oggi che abbiamo le regole in corso d'opera è un po' difficile poter cambiare le cose. Ci potrebbe essere un'azione a livello di ministri finanziari, ma è un'ipotesi».

Eppure il sistema dei fondi comunitari altrove ha prodotto benefici.

«Irlanda e Spagna li hanno utilizzati e hanno avuto dei vantaggi. Noi al di fuori dell'assistenzialismo non riusciamo a esprimerci e perciò dobbiamo recitare il mea culpa».

È dunque troppo tardi anche per una presa di coscienza?

«Questa logica degli aiuti a pioggia nessuno l'ha mai contrastata. Tutti i più alti livelli istituzionali, a partire dai presidenti della Repubblica, non hanno mai messo in discussione il cattivo utilizzo dei fondi europei e adesso ci si rende conto che qualcosa non funziona. Noi siamo stati gli unici a denunciare questa situazione. Anche se ricordo benissimo che il vostro direttore Mario Giordano ha scritto un libro con cui ha iniziato a mettere in discussione il sistema».

Castelli: Al Sud sfruttati solo 6 mld su 30

11 agosto

http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/08_agosto/11/infrastrutture_castelli_al_sud_sfruttati_solo_6_mld_su_30,15712361.html

Mezzogiorno a passo lento sull'utilizzo dei fondi europei per le infrastrutture. Lo sostiene Roberto Castelli, sottosegretario alle Infrastrutture che sottolinea come l'85% dei fondi per le aree sottoutilizzate (Fas), pari a 30 miliardi, vanno al Sud, mentre la parte restante va al Centro e al Nord. "Il Mezzogiorno - osserva Castelli in un'intervista al quotidiano Il Giornale - è riuscito a utilizzare solo 6 dei 30 miliardi. Di qui la previsione del decreto legge sulla manovra triennale di riprendere i soldi non spesi per ridestinarli".

Castelli sottolinea i problemi dell'Italia rispetto ad altre nazioni europee: "Irlanda e Spagna - dice il sottosegretario alle Infrastrutture - li hanno utilizzati e hanno avuto dei vantaggi. Noi, al di fuori dell'assistenzialismo non riusciamo ad esprimerci e perciò dobbiamo recitare il mea culpa".

Secondo Castelli, è difficile invertire il saldo negativo che per l'Italia, nel periodo 2000-2006 pari a 30 miliardi. "L'Italia - conclude - potrebbe tentare di rinegoziare il proprio contributo all'Unione, ma è difficile. Gli impegni presi vanno rispettati".

NOTIZIE DALLE REGIONI

Anas, da Cda ok a terza corsia a14 tra Cattolica e Fano

26 settembre

<http://www.ilriformista.it/stories/adnkronos/9790/>

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas, presieduto da Pietro Ciucci, ha approvato il progetto esecutivo del 2° lotto per l'ampliamento alla terza corsia tra Rimini Nord e Pedaso, nel tratto compreso tra Cattolica e Fano, ovvero dal km 145,537 al km 173,702, dell'Autostrada A14, per un investimento di oltre 590 milioni di euro. Il progetto esecutivo si riferisce ad una tratta interamente compresa nella Regione Marche per circa 28 Km. "L'allargamento a tre corsie - ha sottolineato il Presidente dell'Anas Pietro Ciucci - ed il potenziamento del tratto stradale, oltre a perseguire il recupero di adeguati livelli di servizio, consente la riduzione dei tempi di percorrenza ed un decisivo miglioramento dell'accessibilità territoriale, garantendo un più elevato livello di funzionalità non solo del sistema autostradale, ma anche della rete viaria ordinaria". I lavori comprendono tra le opere d'arte maggiori 7 viadotti, 3 sottovia, la galleria naturale Novilara e 2 gallerie artificiali (Boncio e Case Bruciate) nonché svincoli ed aree di servizio. Specifiche opere di mitigazione acustica e di miglioramento degli standard di sicurezza sono previsti a completamento dei lavori. Per la realizzazione delle opere è stato previsto un periodo complessivo pari a giorni 1440 dalla data di consegna dei lavori. L'Autostrada Bologna-Bari-Taranto, che si sviluppa per buona parte del tracciato nei pressi della costa adriatica, è già dotata della terza corsia nel tratto iniziale Bologna San Lazzaro-Rimini nord, mentre per la restante tratta fino a Taranto presenta una carreggiata a 2 corsie più emergenza per ogni senso di marcia. L'intera opera, che prevede un investimento complessivo di circa 1.733 milioni di euro per tutto l'ampliamento a tre corsie tra Rimini nord e Pedaso dal Km 117,300 al Km 287,906, è inserita nel IV Atto aggiuntivo sottoscritto dall'Anas e dalla Società Concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.A.

Avellino: verso l'approvazione del Piano dei Trasporti

22 settembre

<http://www.irpinianews.it/Attualita/news/?news=35754>

È in corso di approvazione il Piano dei Trasporti di Bacino della Provincia di Avellino. Si attende l'atto deliberativo da parte del Commissario Prefettizio dr. Vincenzo Madonna per la sua attuazione concreta. L'iter del piano nasce con delibera del Consiglio Provinciale n. 20 del 27/01/04 con l'adozione del Piano dei Trasporti di Bacino, così come elaborato dalla società Sintagma sr.l di Perugia, affidataria del servizio mediante gara pubblica nel 1997. È dimensionato sulla base delle risorse finanziarie trasferite dalla Regione Campania in materia di trasporto pubblico ai sensi di quanto disposto dalla delibera G.R. 4833 del 25/10/02. Attualmente tali risorse ammontano ad un importo complessivo annuo di € 24.948.383,54, al netto dell'IVA a fronte di circa 16.000.000 di Km percorsi. Le aziende che esercitano attualmente servizi pubblici di trasporto sul territorio provinciale sono 20 di cui tre a totale partecipazione pubblica, quali: AIR, CTI-ATI, A.M.U. Sono state ipotizzate ristrutturazioni della intera rete, suddividendola in 5 aree specifiche definite come macrozone e così riassumibili: - Irpinia ovest (Avellino) - Irpinia sud (S. Angelo dei Lombardi, Lioni, Nusco) - Irpinia est (Calitri) - Irpinia centro (Grottaminarda) - Irpinia nord (Ariano Irpino). Il piano attentamente seguito dal dirigente dr.ssa Liliana Monaco è definito quindi come "un piano cornice", cui seguirà una fase progettuale ed attuativa più specifica a seguito del deposito del Piano per 30 gg. e della pubblicazione del provvedimento di adozione del Piano stesso presso l'Albo dell'Ente e dei 119 Comuni e sul BURC, venivano convocate dall'Amministrazione Provinciale le conferenze dei servizi con i comuni dell'area di Piano, svolte nei giorni 27, 28 e 29 Ottobre 2004 presso la sede dell'Ente, invitando i rappresentanti dei 119 Comuni e delle 4 Comunità Montane delle aree in esame. Le osservazioni presentate in quella sede dagli enti coinvolti, non risultavano essere in contrasto con le linee di indirizzo del piano già adottato in Consiglio provinciale, ma ponevano l'attenzione essenzialmente su problematiche locali, strettamente legate invece, alla fase successiva di redazione dei "programmi triennali di esercizio", attuativa del piano stesso. Molte osservazioni riguardavano, infatti, il potenziamento dei collegamenti con le sedi universitarie di Fisciano e Benevento, una delle priorità del sistema di Trasporto Pubblico Locale che individuano nei collegamenti scolastici e pendolari, nonché in quelli con i capoluoghi, il nucleo fondamentale dei servizi minimi di rete; alcuni comuni evidenziavano la progressiva riduzione dei servizi ferroviari sulla direttrice Foggia-Benevento (che attraversa l'area Irpinia Nord), sottolineavano la necessità di incrementare adeguatamente l'offerta di TPL su gomma. L'area dell'Irpinia Nord, infatti, come ben evidenziato dai documenti di piano, presenta forti componenti della domanda di trasporto pubblico e privato orientate verso Benevento, equivalenti se non superiori a quelle su Avellino.

Successivamente alle varie conferenze dei servizi, il Piano ritornava all'attenzione dell'Organo Consiliare attraverso varie sedute tenutesi da parte della competente Commissione, nelle quali si proponeva l'accoglimento delle osservazioni pervenute al Piano di Trasporti di Bacino e la individuazione di un' altra macrozona, denominata Ipinia Sud Ovest, che accorpasse le direttrici di traffico di collegamento : Mercogliano- Ospedaletto- Summonte, S. Angelo a Scala, Pietrastornina, Roccabascerana, S.M. Valle Caudina, Rotondi, Cervinara e relativi collegamenti con Benevento, Caserta e Napoli in considerazione della eccessiva dimensione della macrozona di Avellino, denominato Ipinia Ovest, raccomandando infine all'Organo Consiliare ed all'Organo esecutivo della Provincia, per le rispettive competenze, di procedere tempestivamente alla pubblicazione del bando di gara ed al suo espletamento per la individuazione del gestore unico per il TPL.; accolto molto positivamente dalla medesima Commissione il servizio cosiddetto "a chiamata" previsto dal piano per risolvere i problemi di mobilità in zone a bassa densità abitativa, che potrebbe essere offerto in sostituzione dei servizi regolari, con una evidente contrazione della spesa pubblica a fronte di un servizio di trasporto più efficace. L'attuazione concreta del piano del trasporto pubblico locale dovrà avvenire attraverso " i programmi triennali di servizio" che saranno redatti successivamente, ad avvenuta approvazione del Piano da parte della Regione Campania; essi andranno ad individuare le corse, le frequenze, gli orari, i percorsi, le tariffe e gli obiettivi da raggiungere in termini di efficienza ed efficacia nella produzione dei servizi, nonché gli schemi dei contratti di servizio ed il bando di gara per l'individuazione del gestore unico del TPL . I piani triennali saranno, poi, approvati con le stesse modalità del Piano di Bacino provinciale.

Per Val d'Aosta primato italiano per infrastrutture

16 settembre

http://www.regione.vda.it/notizieansa/details_i.asp?id=54806

Non solo ponti e strade, ma anche depuratori e fonti energetiche, compongono il patrimonio che fa salire la Valle d'Aosta sul podio nell'Atlante statistico delle infrastrutture. La regione, sotto la lente di ingrandimento dell'Istat, risulta prima in classifica generale soprattutto grazie all'eccellenza nella produzione di energia, ma in alcuni indici mostra ampi margini di miglioramento.

Con 2086 Gwh per 100mila abitanti (contro una media nazionale di 509), la Valleé si aggiudica il titolo di 'regina dei Watt'. Centra l'oro anche per gli impianti di trattamento dei rifiuti per milione di abitanti (con un indice di 16,1 contro l'8,1 nazionale), mentre si piazza sul secondo gradino per i depuratori (indice 81,7).

Buone le performances in termini di assistenza ospedaliera e sevizi socio-sanitari. Nonostante questi primati, la Regione colleziona anche qualche maglia nera. Per esempio nelle ferrovie, dove i chilometri di rotaia sono solo 25 ogni 100 chilometri quadrati (in Italia si arriva a 53,7); oppure negli abitanti raggiunti da metano (70,8 su 100 contro i 92,5 di media); o ancora per la spesa nella ricerca e nello sviluppo (96,8 euro per abitante contro 265,5).

Il dossier, come ogni strumento statistico, va interpretato in base ai parametri utilizzati (superficie territoriale e popolazione). In alcuni casi, le dimensioni ridotte della Regione possono procurare delle interpretazioni errate: è il caso delle sale cinematografiche, che dalla ricerca in Valle sembrano numerosissime (16,8 ogni 100 mila abitanti contro una media di 9,3) ma in realtà non lo sono. In generale, però, basandosi su indici stabili nel decennio 1996-2006, riesce a rendere una fotografia attendibile della Regione nel panorama nazionale, e della sua recente evoluzione. (ANSA).

CGIA Mestre, gravi carenze nel Veneto

2 settembre

<http://www.agi.it/veneziana/notizie/200809021735-cro-r012474-art.html>

Veneto tra i primi in Italia per l'efficacia del suo sistema produttivo, tra gli ultimi per le infrastrutture. Uno studio della Cgia di Mestre offre risultati eclatanti. "Il Veneto - spiega Giuseppe Bortolussi, segretario della Cgia - ha circa la metà delle autostrade del Piemonte, circa i 2/3 di quelle della Sicilia e poche decine di km in più di quelle campane, nonostante un sistema produttivo che della diffusione capillare sul territorio ha fatto uno dei principali motivi del proprio sviluppo. Questo nonostante la posizione strategica della regione che ne fa crocevia privilegiato dei traffici commerciali internazionali". "Chi non ha favorito lo sviluppo delle infrastrutture nel Nordest - commenta Bortolussi - ha pesanti responsabilità, come ben sanno gli automobilisti che tutti i giorni sono imbottigliati in code interminabili. Ma i dati più allarmanti riguardano i gravissimi incidenti che si susseguono a ritmi senz'altro preoccupanti: le carenze infrastrutturali influiscono fortemente sul numero e la gravità degli stessi". Se si analizza la situazione delle strade nel Veneto con i dati forniti dalla Cgia di Mestre, il quadro risulta assai sconcertante. Il Veneto tra autostrade, strade statali e regionali registra 2.969 Km di rete, contro i 3.221 della Campania, i 3.288 della Puglia, i 3.766 della Calabria e i 4.280 Km della Sicilia, regione italiana con il maggior numero di Km di grandi strade. Il Veneto (con 475) ha quasi gli stessi Km di rete

autostradale della Campania (442), ma meno della metà delle strade statali della Puglia (731 Km contro i 1.562 Km dei pugliesi). E se andiamo a vedere la rete autostradale ogni 1.000 Km² di superficie territoriale con il 25,8a regione è all'ottavo posto a livello nazionale. "Il confronto con le altre Regioni - dice ancora Bortolussi - sottolinea la drammaticità della situazione; occorrerà al più presto colmare un gap che è divenuto nel corso degli anni insostenibile. Da questo punto di vista ci auguriamo che il federalismo fiscale, con una maggior responsabilizzazione degli enti locali, sia attuato al più presto". (AGI)

Infrastrutture e ambiente, coesistenza possibile

2 settembre

http://www.abano.tv/piazza/Leggi.asp?inc=2829_abaid=2829

Stragi e tragedie sulla strada. Notizie di questo genere appaiono continuamente sui media regionali e non solo. Questo evidenzia la tragica situazione della nostra attuale rete stradale, spesso obsoleta e inadeguata. Aggrava la situazione anche il mancato rispetto, da parte degli utenti, delle più elementari norme di sicurezza. E la strage di Cessalto sulla Venezia-Trieste ha evidenziato alcuni di questi aspetti. Ad esempio se il guardrail fosse stato più solido e se l'autostrada avesse avuto tre corsie, forse, non ci sarebbero stati tutti quei morti. Da questa premessa si evince che le strade devono essere commisurate alle esigenze di sicurezza, al traffico degli automezzi pesanti e alla consistenza del parco macchine.

Riguardo alle strade e autostrade venete è evidente che esse, salvo eccezioni, non sono più in grado di sostenere l'incremento continuo del traffico, soprattutto quello legato ai trasporti, da quando il Nordest è diventato il passaggio obbligato dei traffici che provengono dall'est e sono diretti in Italia e nei paesi del Mediterraneo. Ma alcune città - Padova, Venezia e Vicenza -, hanno la necessità di aggirare le loro periferie sempre più estese. Ecco perché è importante aprire - data prevista il 31 dicembre 2008 - il Passante di Mestre, e iniziare al più presto i lavori del Gra, chiamato anche Orbitale padovana, un'opera di 44 chilometri che completerà a nord-ovest la tangenziale sud. Questa infrastruttura, un'opera fortemente voluta da Vittorio Casarin, attuale presidente dell'Amministrazione provinciale padovana, che la presentò già nel 1999, costerà complessivamente 520 milioni di euro e la prima pietra verrà posata, molto probabilmente, entro la fine della primavera del 2009, dopo aver superato il Via - valutazione di impatto ambientale - che avverrà entro la fine del corrente anno.

Questa sarà un'opera determinante per lo sviluppo della nostra provincia, che nel 2010 raggiungerà un milione di abitanti. Un'altra infrastruttura regionale da 2.2 miliardi di euro, il cui iter è stato seguito con il massimo interesse dall'assessorato alla Viabilità della Provincia di Padova, è in fase di progettazione preventiva. Essa collegherà le tangenziali attualmente esistenti dell'autostrada A4, praticamente una seconda Serenissima che correrà parallelamente alla Brescia-Padova da Desenzano a Padova. Inoltre l'assessorato regionale alla Viabilità alla fine dello scorso luglio ha licenziato altre infrastrutture molto importanti per i collegamenti tra la Zip padovana e il porto di Venezia. Vogliamo alludere all'Idrovia Padova-Venezia, che oltre a stabilire un collegamento rivierasco con la laguna, costituirà un sicuro argine alla vulnerabilità alluvionale della nostra città.

Ma un'altra opera utilissima per Padova è la strada di collegamento, che sarà praticamente parallela all'Idrovia, tra la Zip - zona industriale padovana -, e le banchine del porto di Venezia, già predisposte per lo smistamento dei container provenienti dalle "vie d'acqua" che confluiscono nell'alto Adriatico.

Ma come coniugare le infrastrutture stradali con la conservazione dell'ambiente ?

Per mettere in pratica questo concetto è necessario concertare le opere con le popolazioni residenti e le istituzioni locali, tenendo conto nei giudizi definitivi della preminenza degli interessi collettivi. Le infrastrutture viarie se realizzate con la cura "del buon padre di famiglia" e con i criteri dello sviluppo sostenibile potranno apportare vantaggi economici e operare un sensibile decongestionamento del traffico, che contribuirà a diminuire l'inquinamento e a migliorare la circolazione sulle altre strade e la sicurezza degli utenti.

Ecco brevemente alcune caratteristiche che le infrastrutture viarie soggette al Via dovrebbero avere per mitigare l'impatto ambientale : devono essere preservati gli aspetti culturali, storici, architettonici e ambientali dei territori attraversati dalle opere viarie. I progetti delle infrastrutture viarie devono prescrivere le pavimentazioni con manti composti da asfalti ecologici a base di biossido di titanio, i cosiddetti "asfalti mangiasmog", che riducono le emissioni nocive di circa il 20-25%. Inoltre le nuove strade devono avere, per ridurre ulteriormente gli inquinanti, le barriere verdi larghe da 5 a 10 metri, formate da prato e da alberi ecologici - ontani e frassini -, su entrambi i lati delle carreggiate esterne. Queste piante, da uno studio dell'Università di Cambridge, assorbono normalmente circa il 22% degli inquinanti emessi dagli autoveicoli.

Anche questo è sviluppo sostenibile.

Gianni Genghini, presidente Associazione Ambiente e Società

Infrastrutture, la sorpresa dell'Emilia-Romagna: agli ultimi posti in Italia

1 settembre

<http://www.romagnaoggi.it/emilia/2008/9/1/101302/>

Non è affatto un quadro positivo quello dipinto dal Sole 24 ore e dall'Istat sulle infrastrutture in Emilia-Romagna. Poche strade locali e nazionali, scarsità di parcheggi e linee ferroviarie, aeroporti e stazioni in sofferenza, una rete elettrica di minima estensione; sono queste le criticità delle infrastrutture nella nostra regione, secondo quanto si evince da una articolata indagine pubblicata sull'edizione di lunedì del "Sole" e svolta sui dati dell'Istat.

L'indagine condotta dall'autorevole quotidiano economico-finanziario, prende in esame la dotazione infrastrutturale delle regioni italiane utilizzando una media di dodici indicatori, calcolati rispetto ad estensione territoriale e popolazione. Secondo lo studio, l'Emilia-Romagna, da sempre considerata locomotiva economica del paese e regione all'avanguardia europea, mostra segnali di forte sofferenza, posizionandosi al quart'ultimo posto nella classifica delle regioni italiane, totalizzando un punteggio di 94 su 100 (base della media italiana), non lontana quindi dalla Campania che totalizza 82 punti ed è ultima regione in Italia. Peggio dell'Emilia-Romagna, secondo i dati del 'Sole', si trovano anche la Puglia (87) e le Marche (92).

Poco sotto la media nazionale si trova la Toscana con 99 su 100, e appena sopra la media il Veneto con 102. Più avanti invece Lazio e Lombardia, rispettivamente con 106 e 115 su 100, comunque sempre lontane dalla capolista Valle d'Aosta con 211.

A pesare sulla performance infrastrutturale della nostra regione è soprattutto il deficit che registriamo in tema di strade e ferrovie. Le strade locali occupano infatti 41,2 chilometri ogni 100 chilometri quadrati di superficie, contro i 50,3 della media italiana; il dato riportato sulla popolazione si traduce in 216 chilometri ogni 100 mila abitanti contro una media nazionale di 256.

Per quanto riguarda le ferrovie, l'Emilia-Romagna possiede 47,9 chilometri di linee rotabili ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie, contro una media nazionale di 53,6. Il dato regionale si traduce in 25 chilometri di linee ferroviarie ogni 100 mila abitanti, contro i 27 della media italiana.

E pure le stazioni mostrano le lacune infrastrutturali della nostra regione. Ce ne sono in media 13,7 ogni 100 chilometri di rete, cioè tre ogni 100 mila abitanti, contro le 14,9 della media italiana, quattro ogni 100 mila abitanti.

Il gap di infrastrutture in regione investe pure gli aeroporti per quanto riguarda piste e parcheggi. Per ogni chilometro quadrato in Emilia-Romagna sono presenti 18,7 metri quadrati di piste, contro i 21,5 della media italiana. Ci sono inoltre 10,2 metri quadrati di parcheggi ogni chilometro quadrato, cioè 5.343 metri quadrati ogni 100 mila abitanti, contro i 19 della media nazionale, 9.672 ogni 100 abitanti.

Sardegna fanalino di coda fra regioni Italia

1 settembre

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdg/200809011141323369/200809011141323369.html>

La Sardegna è quasi sempre negli ultimi posti in Italia nella dotazione delle infrastrutture e di opere pubbliche, anche se con alcune eccezioni per quanto riguarda i parcheggi negli aeroporti ed i depuratori delle acque. È quanto emerge dalla ricerca pubblicata dal quotidiano Il Sole-24 Ore sui dati dell'Atlante delle Infrastrutture Istat 2008 che ha preso in considerazione 12 indicatori. La dotazione di infrastrutture è variegata in tutta Italia e la Sardegna, sulle venti regioni, è diversamente collocata in base al tipo di opere pubbliche esistenti sul territorio. In particolare la dotazione infrastrutturale, in rapporto all'estensione territoriale ed alla popolazione, vede la Sardegna al 18/o posto per le "Strade comunali" (16,8 chilometri ogni dieci chilometri quadrati, 2.387 ogni centomila abitanti); penultima al 19/o posto per le "Strade locali" (30 chilometri ogni cento chilometri quadrati, 426 ogni centomila abitanti); al 12/o posto per le "Strade nazionali" (5,1 chilometri ogni cento chilometri quadrati, 72 ogni centomila abitanti); all'ultimo per le "Autostrade" (la Sardegna, infatti, non ne ha); all'ultimo posto per le "Ferrovie dello Stato" (17,8 chilometri ogni mille chilometri quadrati, 25 ogni centomila abitanti); al 16/o posto per le "Stazioni" (12,6 stazioni ogni cento chilometri quadrati di rete, 3 ogni centomila abitanti); all'11/o posto per gli "Aeroporti" (16,9 piste (metri quadrati) per chilometro quadrato, 24.013 ogni centomila abitanti); al 5/o posto per i "Parcheggi negli aeroporti" (14,9 parcheggi (metri quadri) per chilometro quadrato, 21.171 ogni centomila abitanti); al 17/o posto per la "Rete elettrica" (35,3 chilometri ogni mille chilometri quadrati, 51 ogni centomila abitanti); al 4/o posto per i "Depuratori delle acque" (71,7% degli abitanti sono serviti da un sistema completo); al 12/o posto per le "Discariche" (6,6 impianti per ogni milione di abitanti); al 17/o posto per il "Trattamento dei rifiuti" (4,8 impianti per ogni milione di abitanti).(ANSA)

"Nuovi scali laziali solo dopo il parco a tema di Roma"

14 agosto

http://www.tgitalia.com/pagine/news_Nuovi_scali_laziali_solo_dopo_il_parco_a_tema_di_Roma_.aspx?id_news=241576&idx=0&L=IT

Prima il parco a tema a Roma, poi i nuovi aeroporti nel Lazio. Il vice sindaco della Capitale e assessore al Turismo, Mauro Cutrufo, rilancia così l'idea di una struttura, che vorrebbe dedicata alla Roma di età repubblicana e imperiale, "di livello nazionale che occupi tra i 400 e i 500 ettari di territorio" e dedicata in primo luogo al target famiglie. "Invece di inseguire chimere e cattedrali nel deserto", dice Cutrufo all'assessore regionale al comparto Claudio Mancini durante una conferenza stampa sul turismo tenutasi all'Ara Pacis, "bisogna pensare a un parco a tema con cui saremo in grado di finanziare l'aeroporto di Viterbo, di Frosinone e Latina e che ci consentirebbe di creare un vero sistema di accoglienza regionale". Cutrufo ha inoltre ricordato di avere incaricato "sette istituti di ricerca di verificare la domanda turistica che verrebbe attivata con la costruzione del parco: domanda qualitativa e quantitativa". Se i risultati della verifica dovessero essere favorevoli all'idea del parco a tema "questo potrà essere realizzato in tre anni, tre anni e mezzo. Da quel momento - continua Cutrufo - si potrà pensare alle infrastrutture che, comunque, ci devono essere". Per realizzare le infrastrutture, infatti, "i privati metteranno a disposizione i capitali, mentre il Comune di Roma metterà a disposizione i terreni". Il risultato sarebbe, per Cutrufo, "un ritorno economico di 700-800 milioni di euro l'anno"

Istat, in Sicilia 46,5% rete Fs a binario unico

6 agosto

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20080806172934706168.html>

La Sicilia si conferma in ritardo nei trasporti ferroviari rispetto al resto del Paese. Il 46,5% è a binario unico, di cui il 22,5% con sistema non elettrificato. Il doppio binario rappresenta appena il 6,5% della rete ferroviaria siciliana. Il dato emerge dall'Atlante statistico territoriale delle Infrastrutture elaborato dall'Istat per il 2008. Peggio della Sicilia soltanto il Molise e la Calabria, rispettivamente con il 46% e il 25,6% di binario unico non elettrificato. Pur avendo un aeroporto in più rispetto a Lombardia e Lazio (entrambi con 4), la percentuale di aerei decollati e atterrati in Sicilia (5 scali assieme a Veneto e Toscana) è ben al di sotto con l'8,2% contro il 27,7% e il 26,2% delle due regioni e anche dietro al Veneto (9,1%). Gli scali siciliani invece sono terzi come quota complessiva di passeggeri in arrivo e in partenza, con l'8,6% (29,5% in Lombardia e 28,7% nel Lazio). Basso invece è il rapporto tra le aree di parcheggio e la superficie territoriale. L'Istat ha calcolato per la Sicilia un valore pari al 13,1, a fronte dell'81,1 della Lombardia, del 53,3 del Lazio, del 36 della Liguria, del 32,5 del Veneto; meglio anche la Sardegna con il 14,9.

L'Atlante statistico territoriale delle Infrastrutture è consultabile e scaricabile on line al sito http://www.istat.it/salastampa/comunicati/non_calendario/20080805_00/ (Ndr).

Infrastrutture: governo firma intese con 4 regioni

4 agosto

http://www.tribuna.com/aas/index.php?option=com_content&task=view&id=13966&Itemid=76

Il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, i ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, dell'Ambiente, Stefania Prestigiacomo, e per i Rapporti con le Regioni, Raffaele Fitto, hanno sottoscritto quattro Intese Generali Quadro con i presidenti delle regioni Campania, Antonio Bassolino, Emilia Romagna, Vasco Errani, Friuli Venezia Giulia, Renzo Tondo, e Umbria, Maria Rita Lorenzetti.

"In questo modo - ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, il governo passa dalle parole ai fatti. Abbiamo avviato oggi la sottoscrizione delle Intese con le singole regioni, che sono uno strumento previsto dalla Legge Obiettivo. Altre ne seguiranno prossimamente. L'Intesa Generale Quadro non è un mero atto programmatico ma si configura come un vero e proprio contratto istituzionale sottoscritto oltre che dal ministro competente anche da quello dell'Ambiente, delle Regioni e dal presidente del Consiglio".

Il protocollo d'intesa contiene una serie di interventi nelle singole regioni già previste nel piano decennale delle Infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo ed inoltre recepisce le richieste aggiuntive che le regioni hanno formulato in sede di conferenza unificata per l'inserimento nell'allegato Infrastrutture 2009-2011 al Dpof. Nel protocollo, in particolare, c'è un preciso impegno a definire entro il prossimo semestre un dettagliato quadro finanziario, da cui si evinceranno le disponibilità esistenti a carico della Legge Obiettivo, quelle a carico sia della Legge Obiettivo che di altri

organismi pubblici e privati, quelle dei soli privati e le opere, infine, non coperte da risorse. Per queste ultime governo e regioni si impegnano a reperire nuove coperture finanziarie. Ne dà notizia un comunicato del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Expo, strade e metrò primo impegno comune

1 agosto

<http://milano.repubblica.it/dettaglio/Expo-impegno-comune-per-strade-e-metrò/1495587?ref=rephp>

Su una cosa Regione, Comune e Provincia sono d'accordo in vista dell'Expo 2015. La prima cosa da fare è completare i collegamenti con il polo fieristico di Rho-Però. Come il triplicamento della linea Rho-Gallarate (con quadruplicamento fino a Parabiago), la nuova linea 4 della metropolitana da Policlinico a Linate e la strada provinciale Rho-Monza. Le prime delle 17 opere considerate prioritarie. Lo hanno stabilito insieme Roberto Formigoni, Letizia Moratti e Filippo Penati incontrando ieri al Pirellone il ministro alle Infrastrutture Altero Matteoli e il sottosegretario Roberto Castelli, che ha appena ricevuto la delega all'Expo.

Passerà alla storia come il "patto del salmone marinato", dal menù che i commensali hanno gustato al ventiseiesimo piano insieme al roast beef di filetto di scottona, alla panna cotta finale, il tutto annaffiato dai vini della Franciacorta. Non il presidente della Provincia, però, che prima ha criticato il governo per il silenzio sui fondi ancora da trovare e poi ha lasciato in anticipo la riunione lanciando un'accusa al vetriolo: «Quando non c'è nulla da decidere, le riunioni si tengono a Milano. Quando si deve decidere su Milano, le riunioni si fanno a Roma». Un esplicito riferimento all'insediamento domani a Palazzo Chigi del Cipem, il Comitato di indirizzo e programmazione dell'Expo 2015, per nominare Paolo Glisenti a capo della Coge e approvare lo statuto della società che gestirà l'evento. Il costo totale delle opere di accesso tra quelle connesse all'Expo è di 11 miliardi 390 milioni di euro, cioè un miliardo in più di quanto previsto nel dossier di candidatura.

Il ministro Matteoli non raccoglie la provocazione: «Più dell'ottanta per cento delle opere sono già finanziate. Il resto lo spalmeremo nei prossimi quattro anni. Ho visto con soddisfazione che in Lombardia tutti corrono dalla stessa parte». Fiduciosa anche il sindaco-commissario Letizia Moratti: «È stata una riunione positiva che addirittura anticipa la riunione romana del Comitato di programmazione». In sintonia con lei, questa volta, il governatore Formigoni: «Abbiamo anticipato il governo. In autunno firmeremo un'intesa sui trasporti». Fino alla sera prima, però, Comune e Regione avevano litigato perfino sull'ordine del giorno della riunione. Che la Moratti voleva - e l'ha ottenuto - che iniziasse dall'Expo, mentre Formigoni avrebbe preferito che partisse dai problemi del trasporto pubblico locale. Ci ha pensato l'assessore regionale Raffaele Cattaneo a ricordare al ministro «la grave sofferenza del trasporto per i pendolari. Non era affatto così scontato che sulle priorità fossimo così tutti d'accordo».

Non la pensa così l'assessore provinciale ai Trasporti Paolo Matteucci: «L'incontro è stato deludente. Non ha portato a nessuna decisione o novità sostanziale».

Quanto a Malpensa, tutti sono d'accordo nel definirla centrale tra le opere connesse all'Expo. Ma dal governo finora è giunta solo la generica promessa che «farà la sua parte».

CIPE: via libera progetti opere pubbliche, esame Expo

1 agosto

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdg/200808011209320730/200808011209320730.html>

Il Cipe ha approvato oggi alcuni interventi infrastrutturali, tra cui collegamenti per Malpensa e alcuni lotti della metropolitana di Milano. Ne dà notizia il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, aggiungendo di aver sottoposto al Comitato l'elenco completo delle opere dell'Expo di Milano che ora verrà vagliato per l'approvazione nella prossima riunione. "Esprimiamo viva soddisfazione - afferma Matteoli in una nota - per l'approvazione da parte del Cipe di una serie di progetti di Grandi opere che così prendono l'avvio, a dimostrazione della concretezza con cui il Governo si è avvicinato al tema infrastrutturale del Paese". Gli interventi approvati dal Cipe riguardano la linea metropolitana M4, lotto 2, Sforza Policlinico Linate (progetto preliminare); la linea metropolitana M5, lotto 2, Garibaldi San Siro (progetto preliminare); l'autostrada Torino-Milano, tronco II, variante di Bernate Ticino (progetto definitivo); l'interporto di Catania, prima fase funzionale; il G.R.A. di Roma, estensione del contratto di mutuo; l'autostrada A12, tratta Cecina (Rosignano Marittimo)-Civitavecchia (informativa per approvazione progetto); l'accessibilità Malpensa, collegamento autostradale in variante alla SS 341 'Gallaratese'; l'interporto di Battipaglia II lotto funzionale (progetto definitivo); la piastra logistica Umbra-Terni-Narni (progetto definitivo); la piastra logistica Umbra-Foligno (progetto definitivo); l'itinerario Palermo-Agrigento, tratto Bolognetta-bivio Manganaro (progetto definitivo). È stato approvato inoltre lo schema contratto di programma e di servizio Enav 2004/2006.

INFRASTRUTTURE E AMBIENTE

Il Parlamento europeo invita a promuovere ferrovie e trasporto merci sostenibile

4 settembre

<http://www.helpconsumatori.it/news.php?id=19949>

Dal Parlamento europeo arriva l'invito a promuovere un trasporto merci più sostenibile, ad applicare il principio "chi usa e inquina, paga" e a dare priorità alle ferrovie integrando i corridoi transfrontalieri su rotaia e stabilendo norme minime di qualità per le infrastrutture ferroviarie. Approvando la relazione di Michael Cramer (Verdi/ALE, DE) con 541 voti favorevoli, 6 contrari e 15 astensioni, il Parlamento europeo ha incoraggiato la Commissione, gli Stati membri e l'industria a sostenere in futuro una politica del trasporto merci più sostenibile, in termini di mobilità, per l'ambiente, il clima, l'economia, la sicurezza e gli interessi sociali.

Per questo bisogna intervenire sull'efficienza della logistica nell'ambito dell'integrazione dei corridoi prioritari transfrontalieri per il trasporto di merci su rotaia. E bisogna promuovere per tutti i modi di trasporto, afferma il Parlamento, il principio "chi usa e inquina paga".

Il Parlamento chiede inoltre alla Commissione di definire i "corridoi verdi" «quali progetti esemplari di mobilità e intermodalità, finalizzati al passaggio a modi rispettosi dell'ambiente, alla riduzione della totalità degli incidenti, delle congestioni, del rumore, dell'inquinamento locale tossico e non tossico, delle emissioni di CO2 e del consumo dell'energia e del territorio, nonché all'accresciuta utilizzazione di fonti energetiche rinnovabili (in particolare l'energia eolica e solare) in conformità della legislazione dell'Unione europea, dei suoi obiettivi e dei sistemi di trasporto intelligenti».

Trasporti sostenibili: il pacchetto Tajani

1 agosto

http://www.apat.gov.it/site/it-IT/ContentsFolder/Notizie_Internazionali_e_dall'Europa/2008/07/trasporti_tajani.html

La Commissione europea ha varato un pacchetto di provvedimenti per rendere i trasporti meno inquinanti e più rispettosi dell'ambiente. Tra le misure anche la revisione della direttiva "eurovignetta" che prevede la possibilità per gli stati di stabilire un pedaggio per i tir in base all'inquinamento e alla congestione del traffico da loro provocati. "Non si tratta di un costo aggiuntivo, non è una tassa e non è un provvedimento obbligatorio per gli stati", così il commissario Tajani che ha aggiunto " Il pedaggio non è un costo aggiuntivo, ma l'applicazione del principio chi inquina paga".

Gli introiti così ottenuti avranno una destinazione vincolata e dovranno essere utilizzati per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti e la congestione del traffico. "Il pacchetto - ha detto Tajani - vuole affrontare il problema dell'inquinamento e dei cambiamenti climatici, garantendo che i costi dei danni ambientali siano sostenuti da chi inquina e non dal contribuente. Tra i risultati attesi figurano dei trasporti più ecologici, una diminuzione delle emissioni, un risparmio di oltre l'80% nel consumo di carburante dei camion e una minore congestione per tutti gli utenti della strada. I ritardi, le emissioni superflue e i costi alle stelle sono tutti elementi negativi per le imprese di trasporto, per i loro clienti e per tutti noi. Un sistema di trasporto più efficiente e sostenibile sarà, alla lunga, più attraente e meno costoso".

La revisione della direttiva Eurovignetta passerà ora all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio Ue, che la dovranno adottare con procedura di codecisione legislativa. La Commissione si augura che l'approvazione definitiva avvenga rapidamente e che il nuovo regime entri in vigore prima del 2011. Il pacchetto è infine costituito da una comunicazione per ridurre l'inquinamento acustico causato dal trasporto merci ferroviario e da un inventario delle misure UE già esistenti in materia di trasporti ecocompatibili e una comunicazione sulle altre iniziative che la Commissione intende adottare nel settore entro la fine del 2009.

PORTI, INTERPORTI, AEROPORTI, ECC...

Intesa Enac e Adr per nuovo scalo aereo a Viterbo

10 settembre

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/traspaereo/20080910180534726182.html>

Un nuovo scalo aeroportuale civile a Viterbo che sostituirà quello di Ciampino nel 2011 e accoglierà, entro i prossimi 15 anni, 12 milioni di passeggeri all'anno. Sono questi gli obiettivi dell'intesa tra il presidente dell'Ente Nazionale Aviazione

Civile, Vito Riggio, e il presidente di Aeroporti di Roma, Fabrizio Palenzona, che stamattina hanno firmato, nella sede dell'Enac a Roma, l'accordo propedeutico per la gestione del nuovo scalo di Viterbo. Per Vito Riggio, il piano di ampliamento dell'attuale scalo militare di Viterbo "non sarà una cattedrale nel deserto", ma un progetto supportato da un potenziamento dei trasporti attraverso una collaborazione con le ferrovie dello stato o quelle regionali. "L'incremento dei collegamenti e' una condizione necessaria alla costruzione del nuovo aeroporto a Viterbo", ha chiarito Riggio. Il piano di "decentramento funzionale", che prevede la 'staffetta' tra Ciampino e Viterbo, è previsto nel 2011, quando nel nuovo scalo di Viterbo convergeranno tutti gli attuali 5 milioni di passeggeri accolti ogni anno da Ciampino, dove resterà solo l'attività dei voli istituzionali e privati. Il costo complessivo dell'operazione, come ha spiegato Palenzona, "è di 200 milioni di euro". Siglato l'accordo tra Enac e Adr, adesso si aspetta, probabilmente per la prossima settimana, la convocazione per la "cabina di regia", che coinvolgerà il ministero dei Trasporti, l'Enac, Adr, gli enti locali, Fs, Anas, i ministeri dell'Ambiente e della Difesa.

Matteoli, si riavvia attività porto Cagliari

28 agosto

<http://www.asca.it/moddetnews.php?idnews=774256&canale=ORA&articolo=INFRASTRUTTURE:%20MATTEOLI,%20SI%20RIAVVIA%20ATTIVITA%20PORTO%20CAGLIARI>

"Dal 13 settembre si riavvia l'attività commerciale del Porto di Cagliari che può tornare così ad essere strategico nel Mediterraneo". A darne notizia è il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, che stamani ha avuto un proficuo incontro con i responsabili del Gruppo Hapag - Lloyd che opererà nel Porto di Cagliari in accordo con il Gruppo Contship Italia, proprietario del terminal Cict.

"Si tratta - dichiara Matteoli in una nota - di far ripartire una macchina che per lungo tempo si era inceppata ed era rimasta ferma. Grazie all'accordo che abbiamo promosso e sollecitato, dal 13 settembre torneranno nel Porto di Cagliari le navi mediterranee e oceaniche che movimenteranno annualmente 300-400 mila containers. Saranno immediatamente richiamati al lavoro i 205 operatori in cassa integrazione ed altri 500 saranno impiegati nell'indotto. Di fronte alla prospettiva di un ulteriore incremento degli scambi, sarà possibile aumentare ancora le possibilità di sviluppo e di lavoro. Questo accordo - conclude Matteoli - è il segnale della rinnovata credibilità che la nostra portualità può esercitare per sviluppare il settore e dare un contributo all'economia del Paese".

Aeroporto Viterbo, a settembre cabina di regia

5 agosto

<http://www.agi.it/research-e-sviluppo/notizie/200808051617-eco-rt11137-art.html>

A settembre si insedierà una cabina di regia per avviare le procedure necessarie alla realizzazione del nuovo aeroporto di Viterbo. È quanto emerso - informa una nota del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - dall'incontro tra il ministro Altero Matteoli, il presidente della Regione Lazio, Piero Marrazzo, il presidente della provincia di Viterbo, Alessandro Mazzoli e il sindaco di Viterbo, Giulio Marini. Alla riunione ha partecipato anche il presidente dell'Enac, Vito Riggio.

La proposta di istituire una cabina di regia per avviare le procedure per la realizzazione del nuovo scalo è arrivata dal ministro Matteoli, che ha tracciato la 'road map' da seguire per dare avvio alle procedure: l'identificazione di un cronoprogramma dell'iniziativa, la definizione di un quadro 'Fonti impieghi' e di un modello di affidamento della concessione per la gestione del nuovo impianto aeroportuale, ed, infine, l'inserimento della costruzione dell'aeroporto di Viterbo nell'atto aggiuntivo all'intesa generale quadro che il governo ha intenzione di sottoscrivere con la regione Lazio. Il percorso delineato da Matteoli, sottolinea il comunicato, è stato "pienamente condiviso da Marrazzo, Mazzoli e Marini, che hanno sottolineato la necessità di procedere il più rapidamente possibile, anche per rispondere alle esigenze del territorio".

Della cabina di regia faranno parte i ministri delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Ambiente, della Difesa, la regione Lazio, la provincia ed il comune di Viterbo, l'Enac, l'Enav, Anas e Fs.

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

Grandi opere di Marco Cedolin. Le infrastrutture dell'assurdo

29 settembre

http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=15723



[Arianna Editrice, Bologna 2008]

Negli ultimi decenni una quantità sempre maggiore di risorse pubbliche, ambientali e sociali sono state investite nella costruzione di grandi opere infrastrutturali ritenute indispensabili, strategiche e prioritarie per la crescita e lo sviluppo del paese. Uno sviluppo caratterizzato, appunto, dall'aumento continuo della crescita economica con produzione sempre maggiore di merci e servizi, con conseguente e crescente consumo di energia e materie prime (e dunque crescente produzione di rifiuti di processo e di prodotto). Però le risorse energetiche, le materie prime hanno un limite fisico al loro sfruttamento e lo stato dell'ambiente non è dei migliori. Nel frattempo però i progetti di grande infrastrutture in tutto il mondo sono cresciuti e crescono.

Ecco dunque che Marco Cedolin - studioso della società contemporanea – analizza nel dettaglio alcune grandi opere progettate e realizzate nel suo libro "Grandi opere. Le Infrastrutture dell'assurdo". Dalla Tav al Mose, dalla Diga delle Tre Gole in Cina alle 300 isole artificiali di Dubai, dal deposito per le scorie nucleari di Yucca Mountain all'Eurotunnel, dalla Stazione spaziale internazionale Iss all'oleodotto Btc passando anche per il grande inceneritore del Gerbido, l'autore cerca di ricostruire gli intrecci delle società interessate alla loro realizzazione, la ramificazione dei loro collegamenti con il sistema politico e con i mass media, le connivenze fra interessi pubblici e privati, le corrispondenze a livello internazionale nel contesto della globalizzazione economica contrassegnata dalla speculazione finanziaria. Dunque si interroga sull'identità di coloro che da alcune grandi opere ricavano vantaggi a scapito di altri (come nel caso della realizzazione di alcune grandi dighe); riflette su come attraverso le grandi opere si costituiscono immensi capitali privati e su come spesso queste opere non siano indispensabili alla popolazione denunciando come tale esigenza venga imposta alle volte, attraverso guerre, crisi energetiche e condizionamenti sociali.

E fondamentalmente critica il sistema economico basato unicamente sulla crescita del Pil che pretende di rispecchiare il benessere di una società. Ma soprattutto non avanza alcun dubbio sulla soluzione a questo stato di cose: la decrescita. Intesa "non come recessione ma come riappropriazione della centralità della persona e dei suoi reali bisogni; libertà dall'ossessione dell'economismo"; "riscoperta della qualità della vita, dei rapporti con il prossimo, della convivialità e del lavoro concepito come valorizzazione delle proprie qualità; dell'identità culturale e dell'appartenenza locale, come risposta all'appiattimento sociale imposto dalla globalizzazione e dal gigantismo". Una soluzione che guarda all'ambiente come un bene da salvaguardare, conservare e proteggere.

Ma la realtà è fatta dai grandi numeri e il mondo viaggia sulla sua strada inseguendo il dogma della crescita a tutti i costi. Una crescita fra l'altro, sempre stata associata alla grandezza delle infrastrutture e delle grandi opere che si traducono in consumo di territorio, di materia e di energia, in produzione di rifiuti.

La cultura della manutenzione, assente in Italia, non fa comunque parte del circuito virtuoso della crescita così come viene perseguita anche su scala globale.

C'è da tenere di conto, comunque, che i due terzi dell'umanità, quella parte di popolazione mondiale che consuma meno risorse, ha un reddito ai limiti del sostentamento o al di sotto del livello minimo di povertà, per cui i bisogni e gli obiettivi di questa parte di popolazione sono indirizzati innanzitutto al sostentamento con ben poche attenzioni al tema della sostenibilità. Così che, viene spesso recepita come ingiusta e vessatoria la richiesta loro rivolta di preservare l'ambiente e le risorse naturali perché patrimonio dell'umanità.

Questi paesi chiedono sì una revisione del modello dello sviluppo iniquo che domina oggi il mondo, però chiedono (e lo dimostrano in tutte le sedi Onu e in tutte le conferenze internazionali della Fao) anche crescita economica.

In un contesto di tal genere è difficile che la proposta della decrescita possa raggiungere il necessario appeal ed anzi, potrebbe rischiare perfino di aumentare la forbice dell'ingiustizia sociale nel mondo.

La chiave di volta, secondo noi, sta esattamente nell'idea e nella pratica di una economia ecologica. Una economia che assuma la sostenibilità come criterio direttore di qualsiasi investimento e di qualsiasi opera, grande o piccola che sia. Insomma, nel superamento della concezione deterministica e meccanicistica dello sviluppo basata sulla presunta benefattrice "mano invisibile" del mercato.

Detto questo, a Marco Cedolin va il merito di aver fatto un lavoro meticoloso di ricerca e di analisi e disvelamento di tutto ciò che si cela dietro alle grandi opere. Un lavoro interessante che può stimolare l'individuo alla riflessione e all'analisi di certe realtà.

Turismo, trasporti e ambiente per lo sviluppo economico dell'Italia

5 settembre

<http://www.riviera24.it/articoli/2008/09/05/46739/il-26-settembre-convegno-su-turismo-trasporti-e-ambiente-per-lo-sviluppo-economico-dellitalia>

Il Governo corre al capezzale del turismo malato. La Federalberghi nazionale e la Confcommercio provinciale di Imperia chiamano a Sanremo i responsabili dei settori trainanti dell'economia italiana. I ministri Claudio Scajola, responsabile delle Attività Produttive, Stefania Prestigiacomo, responsabile dell'Ambiente e Tutela Territorio e Mare, insieme all'onorevole Maria Vittoria Brambilla, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, all'Assessore regionale ligure al Turismo, Margherita Bozzano, passeranno al microscopio la situazione in cui si trova il Paese alla luce degli ultimi dati statistici.

Il convegno su "Turismo, trasporti e ambiente per lo sviluppo economico dell'Italia", si svolgerà a Sanremo venerdì 26 settembre nel teatro del Casinò municipale.

"Non ci sono possibilità di errore. Il calo è del 6% che tradotto in numeri mette in evidenza 12 milioni e 500 mila pernottamenti in meno rispetto all'anno scorso. Il tutto significa che abbiamo una perdita in denaro di un miliardo e mezzo di euro. Credo che non ci sia bisogno di commenti. Unica cosa è rimboccarsi le maniche".

Bernabò Bocca, presidente nazionale di Federalberghi, snocciola i dati più che allarmanti sottolineando la necessità di immediati interventi per evitare possibili ulteriori ripercussioni negative.

"La scelta di Sanremo non è casuale – dice Americo Pilati, presidente Federalberghi Liguria – infatti la "Città dei Fiori" per noi deve diventare la "Cernobbio" del

Turismo. Come si discutono ogni anno le strategie dell'economia nel loro complesso noi vorremmo sviscerare le tematiche legate all'ospitalità. Auspico che l'Italia si riappropri del suo ruolo di primadonna nell'ambito dell'industria delle vacanze a livello mondiale".

Il ruolo di Sanremo protagonista viene confermato da Enrico Lupi, presidente della Confcommercio della provincia di Imperia, che aggiunge: "La "Città dei Fiori" deve tornare ad essere protagonista del turismo internazionale. Per questo motivo auspico la continuità dell'impegno su questa iniziativa che deve diventare appuntamento annuale".

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

Unioncamere: Italia molto indietro rispetto a Ue

27 agosto

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=622916>

Che l'Italia fosse indietro in tema di infrastrutture rispetto ai cugini europei lo si sapeva da tempo. Ma oggi Unioncamere quantifica il gap, snocciolando le cifre del ritardo che ci separa dal resto della Ue. L'occasione è il meeting di Comunione e Liberazione di Rimini, dove il segretario generale dell'organizzazione Giuseppe Tripoli, ospite della manifestazione, ha spiegato che "in quattro anni in Italia si sono spesi in opere del genio civile 163 miliardi di euro, come la Francia, poco meno dei 175 miliardi di euro della Germania. Solo la Spagna ha investito di più: 204 miliardi di euro". Tuttavia, ha continuato Tripoli, "solo il 46 per cento degli investimenti in opere del genio civile del 2006 è andato alle nuove opere, contro il 67,5 per cento della Francia e ben l'82,2 per cento della Spagna. Il resto è stato destinato alla manutenzione straordinaria". Ma questa situazione, ha sottolineato il numero uno di Unioncamere, pone il nostro paese in un "ritardo davvero grave" nei confronti del resto d'Europa. Anche se si pensa che solo "nel 1980 la rete autostradale italiana era più estesa di quella della Francia e lunga tre volte quella della Spagna".

Invece, ha proseguito Tripoli dal palco del Meeting ciellino, "oggi la rete francese supera la nostra del 65 per cento e quella spagnola del 75 per cento. Tra il 2000 e il 2005 in Italia abbiamo aperto 64 km di autostrade, contro i 1.035 della Francia e i 2.383 della Spagna. La Francia possiede ben 1.893 km di linee ferroviarie ad alta velocità, la Spagna 1.552 e la Germania 1.300, mentre l'Italia - con soli 580 km - ha una dotazione superiore solamente a quella del Belgio (120 km) e del Regno Unito (113 km)". Inoltre "i chilometri di binari di metropolitana presenti su tutto il territorio italiano sono 130, quando Madrid, da sola, ne ha 227, Parigi 211, Berlino 152, Stoccolma 100, Barcellona 87 e Londra 408". Ma l'Italia deve darsi da fare adesso, anche perché "la globalizzazione - ha chiarito il segretario generale di Unioncamere - trasforma gli equilibri internazionali esistenti, e uno degli aspetti più evidenti nel settore dei trasporti è che lo sviluppo delle economie del Far East (Cina, India, etc.) restituisce centralità al Mediterraneo e apre grandi opportunità per l'Italia in generale e per il Mezzogiorno in particolare". E si tratta, ha concluso Tripoli, "di un treno che non va assolutamente perso".

Matteoli: dopo Tav e grandi opere, il trasporto locale. Si ai privati

27 agosto

<http://www.ilsussidiario.net/articolo.aspx?articolo=4903>

Ministro Matteoli, quali sono le priorità in tema di trasporti?

A.M. Le infrastrutture previste dalla legge obiettivo rimangono prioritarie. Sono la Torino-Lione, la Brebemi, la Brescia-Bergamo-Milano - dove c'è un problema con l'Europa, che speriamo possa risolversi nei prossimi giorni e che darebbe così il via all'opera, nel Veneto il passante di Mestre, poi sicuramente l'autostrada Cecina-Civitavecchia, l'obbligo di terminare la Salerno-Reggio Calabria... strutture che abbiamo inserito nell'allegato al Dpef. Poi, naturalmente, il completamento delle linee ferroviarie Tav e ovviamente anche il Ponte sullo Stretto che è un ulteriore obiettivo prioritario che il Governo intende realizzare.

Perché le grandi infrastrutture producano benefici, devono essere connesse con il resto del sistema territoriale. Sulle piccole infrastrutture locali è il caso di applicare un metodo fiscale di tipo federale? Come? Tasse di scopo, sussidi incrociati...

A.M. È un problema da affrontare caso per caso. Onestamente, se pensiamo di realizzare le infrastrutture di cui il paese ha bisogno con i soldi che sono nelle casse dello Stato, certamente non le facciamo. Ho già avuto diversi incontri con costruttori privati, che fanno parte dell'Agi - Associazione Grandi Imprese - ma anche con l'Ance e altri. I privati dicono: noi siamo disponibili se il governo garantisce regole certe e tempi certi. Noi stiamo lavorando con loro per capire e definire le regole e i tempi necessari. È vero: storicamente il nostro paese ha realizzato infrastrutture che sono rimaste fuori rete. Basti soltanto pensare al sistema dei porti, che sono dotati di grandi potenzialità, ma che non sono collegati - o lo sono in modo scarso - alla rete ferroviaria. Ne ho parlato con Moretti. Le cose da fare sono molte, ma credo che, non essendoci più quel "no" a tutto tipico dell'ambientalismo ideologizzato, si possano fare passi avanti. Vede, il problema delle infrastrutture non è innanzitutto quello di far arrivare a casa un quarto d'ora prima, ma di aiutare il sistema delle imprese, che sono diffusissime sul territorio e che hanno bisogno di materie prime, di lavorare il prodotto e di consegnarlo. Senza infrastrutture il costo dei trasporti incide troppo sul costo del prodotto finito e perdiamo in competitività.

Secondo un'opinione abbastanza diffusa non è così automatico che facendo le infrastrutture si risolvano i problemi: se cioè facciamo una terza corsia, dovremo poi farne una quarta, e via dicendo, secondo il principio che il traffico satura naturalmente la rete disponibile. Si pone il problema di un utilizzo più ottimale della rete esistente. Che ne pensa?

A.M. In Italia abbiamo un dato sconcertante: un numero di auto circolanti che non ha eguali al mondo, se proporzionato al numero di abitanti, vale a dire circa 35 milioni di auto per 56 milioni di abitanti. Non credo che il traffico possa crescere più di così, almeno per il momento. Se mai abbiamo un duplice obbligo: primo, favorire il trasporto merci su rotaia. Terminata la Tav avremo alcune linee che potranno essere adibite a trasporto merci. E poi le autostrade del mare. Ora sono poche, vanno potenziate. Io stesso ho avuto modo di constatare la loro efficacia, anche in termini di sicurezza: parlo dell'autostrada del mare che va da Messina a Salerno. Il trasporto camion via mare è efficiente e gli autisti possono ricominciare a guidare riposati.

Per ottimizzare l'utilizzo della rete pensa che sia necessario accelerare il percorso delle liberalizzazioni?

A.M. Sì, tenendo presente però che ci sono certi settori che hanno una "consistenza" sociale che non può essere ignorata. E mi riferisco in particolare alle ferrovie. Serve a poco andare in tre ore da Milano a Roma se poi ci

dimentichiamo delle linee utilizzate dai pendolari. Qui occorrerà tenere basse le tariffe per permetterne l'utilizzo al maggior numero di viaggiatori.

Se il Passante di Milano fosse gestito dall'impresa regionale, avrebbe il 30% in più di capacità rispetto alla gestione di Ferrovie dello Stato...

A.M. Siamo di fronte ad uno scenario ampio. Se dividiamo i problemi e tentiamo di risolverli uno alla volta non riusciremo a venirci fuori. Occorre affrontare il problema delle infrastrutture con una strategia che tenga conto dello stato dei fondi e della situazione del trasporto nel suo complesso.

Lei ha detto di voler riscrivere l'Agenda del trasporto pubblico locale, avviata da Prodi e Letta. Quali sono i nodi da risolvere e a che punto siamo?

A.M. Se c'è una cosa che mi preoccupa più di tutte è proprio il trasporto pubblico locale, perché l'aumento dei costi del petrolio, con gli stipendi che restano bassi e la ripresa dei consumi che manca, avremo sempre più persone che lasciano a casa l'auto. Ci sarà una crescente domanda di trasporto pubblico locale, che oggi è assolutamente impreparato a sostenere un numero crescente di utenti. Voglio aprire un tavolo con l'Anci per affrontare il problema. Va anche detto che la situazione è ferma da 30 anni. A metà degli anni '70 c'erano molti privati nel settore. Poi molte amministrazioni di sinistra hanno spinto perché il trasporto locale diventasse pubblico, per non caricarne i costi – così dicevano – sui cittadini. Poi ogni anno in Parlamento si rifinanziava la legge 151 per ripianare i debiti del Tpl. I conti quadravano ma pagava lo Stato. Fortunatamente oggi questo non è più possibile, ma la situazione del trasporto locale è precipitata. Quindi bisogna fare la storia di questi trent'anni per trovare la soluzione.

Da dove ripartiamo?

A.M. Dal dialogo con i Comuni. Vedere se in qualche caso è possibile riaprire al privato, tenendo conto delle risorse disponibili.

C'è un'emergenza abitativa per le classi medie. Lo Stato non ha i soldi per investire. Non è il momento di introdurre più libertà per gli operatori sociali, ridurre il costo Iva prima casa, o adottare altri provvedimenti in chiave sussidiaria?

A.M. Il piano casa, messo a punto da Tremonti e me, è quasi pronto e lo presenteremo nelle prossime settimane: case per studenti, giovani coppie, immigrati in regola, anziani... Ci sono privati disponibili ad investire. Prevede di dare in affitto le case per 12-15 anni, dopodiché coloro che vorranno potranno riscattarle. Dovrebbe partire un primo lotto di 23 mila abitazioni.

Pensate di ridurre il costo dell'Iva sulla prima casa?

A.M. Sulle case che rientrano nel piano, sì. Per farlo abbiamo bisogno dell'accordo con i comuni che mettono a disposizione i terreni. Ripeto, il piano casa è in dirittura d'arrivo e conterrà misure importanti.

Istat: divario infrastrutture nord-sud, si muove poco o niente

5 agosto

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00022183.html>

Nord e sud sempre distanti nelle infrastrutture, mentre le reti autostradali crescono a macchia di leopardo e le ferrovie meridionali continuano a funzionare su binari singoli. È quanto emerge dall'Atlante Statistico territoriale dell'Istat, aggiornato al 2006: ecco i dettagli per settore.

Porti. Le regioni del Nord hanno una maggiore dotazione di strutture portuali, adibite in particolare al traffico delle merci. Al sud invece è prevalente il traffico di collegamento giornaliero tra le isole e la Penisola.

Strade. La rete stradale regionale statale è uniforme su tutto il territorio, con una media di quasi 50 chilometri ogni 100 chilometri quadrati di superficie. Tuttavia la rete autostradale si concentra al nord, dove tutte le regioni ad eccezione di Trentino-Alto Adige e Val d'Aosta superano la media nazionale di 21,8 chilometri per 100 chilometri quadrati: anche per quanto riguarda i tratti autostradali a tre corsie il divario regionale è forte, tanto che soltanto tre regioni (Lazio, Abruzzo e Campania) al sud hanno le tre corsie.

Ferrovie. Al 2006 l'estensione complessiva della rete ferroviaria è di circa 16mila chilometri, con un aumento di circa mille chilometri della rete elettrificata rispetto al 2004. Nelle regioni del Nord-ovest e del Centro vi è una maggior concentrazione delle linee ferroviarie rispetto al dato nazionale (55 chilometri ogni 100 chilometri quadrati). Ancora

arretrati i collegamenti di Valle d'Aosta, Abruzzo, Molise, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna, dove la rete a binario semplice non elettrificato supera quella a binario doppio elettrificato.

Aeroporti. Nel 2006 in Italia si contano 49 aeroporti, ma la maggiore concentrazione di traffico aereo si verifica nel Lazio e in Lombardia. In queste regioni, infatti, quattro aeroporti smaltiscono il 54,3% del totale; nell'ordine, Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate e Roma Ciampino. Il traffico di cargo si concentra in particolare sugli scali milanesi, mentre entrambe le città vedono aumentare il numero di passeggeri atterrati e decollati: la Lombardia sale da 16,4 milioni a 36,8, il Lazio da 23,5 milioni a 34,7.

Energia elettrica. Tra il 2001 e il 2006 la diffusione sul territorio nazionale della rete ad altissima tensione risulta pressochè invariata. Il Nord-ovest, con 112,0 chilometri di rete per mille chilometri quadrati di superficie, ha un valore decisamente superiore a quello medio nazionale che risulta di 72,6 chilometri. Tra le regioni del Centro-sud il Lazio e la Campania, sono le sole a superare la media nazionale.

Nei cinque anni considerati, le regioni meridionali hanno registrato un incremento delle linee, ma non sufficiente a colmare il gap con le regioni settentrionali. Il 16,6 per cento dell'energia prodotta proviene da fonti rinnovabili. Dighe. In Italia ci sono 542 grandi dighe, per un invaso complessivo di 13.357,6 milioni di metri cubi.

L'Atlante statistico territoriale delle Infrastrutture è consultabile e scaricabile on line al sito http://www.istat.it/salastampa/comunicati/non_calendario/20080805_00/ (Ndr).

CDM: ok a riorganizzazione Ministero Infrastrutture e Trasporti

1 agosto

<http://www.asca.it/moddetnews.php?idnews=770380&canale=ORA&articolo=CDM:%20OK%20A%20RIORGANIZZAZIONE%20MINISTERO%20INFRASTRUTTURE%20E%20TRASPORTI>

Il Consiglio dei Ministri ha approvato, in via preliminare, il decreto di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in seguito al riaccorpamento delle due amministrazioni.

La nuova struttura del Dicastero - informa una nota - prevede 2 Dipartimenti (Infrastrutture e Trasporti), 18 Direzioni Generali che prima erano 23. I dirigenti di seconda fascia diventano 279 contro i 310 attuali.

Inoltre, il personale addetto a compiti logistici e di supporto viene ridotto del 10%.

"Con la riorganizzazione - dichiara il Ministro Altero Matteoli - il Ministero riaccorpato assume una veste più moderna e razionale evitando duplicazioni e sovrapposizioni di competenze. Si ottengono, inoltre, significativi risparmi sia in termini di strutture che di oneri finanziari".

Il decreto, prima dell'approvazione definitiva, dovrà ricevere il parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti.

UNIVERSITÀ E INFRASTRUTTURE

Giovani ingegneri: al via la specializzazione multidisciplinare per i trasporti ferroviari

11 agosto

<http://www.genovapress.com/index.php/content/view/25018/107/>

Master di secondo livello in "Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari" formazione e specializzazione di giovani laureati nelle diverse aree tecniche del settore trasportistico Ferrovie dello Stato, AnsaldoBreda e Roma Metropolitane partner dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" saranno assegnate borse di studio per 90mila euro

Master universitario di secondo livello in "Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi ferroviari", per l'anno accademico 2008/2009, alla Facoltà di Ingegneria dell'Università "La Sapienza" di Roma per giovani ingegneri (laurea quinquennale vecchio ordinamento o laurea specialistica nuova normativa).

Al corso di specializzazione multidisciplinare nel settore dei trasporti ferroviari accederanno gli studenti meglio classificati ad una selezione per titoli e prove tecniche e attitudinali.

Gruppo Ferrovie dello Stato, AnsaldoBreda (Gruppo Finmeccanica) e Roma Metropolitane saranno partner della Facoltà di Ingegneria per preparare tecnici di alto livello in grado di soddisfare le esigenze delle Società ferroviarie e di ingegneria, dei Centri di ricerca e delle imprese e industrie che operano nel settore.

Le Ferrovie dello Stato e le altre aziende assegneranno borse di studio per complessivi 90mila euro: 4mila euro per i primi 10 classificati, 2mila euro per i successivi 10 e 2mila euro per i primi 15 classificati residenti fuori della regione Lazio.

Il programma di studio prevede un impegno full time per circa 7 mesi, da gennaio a luglio 2009, con discussione finale nel mese di settembre. Per i partecipanti al Master previste sessioni in aula, visite ad impianti ferroviari, esperienze sul campo e confronti con i manager del Gruppo FS e delle altre aziende.

Le domande di iscrizione al Master devono pervenire all'Università "La Sapienza" di Roma entro venerdì 21 novembre 2008.

Bando di partecipazione e altre informazioni sui siti web: uniroma1.it, ferroviedellostato.it, romametropolitane.it e ansaldobreda.it.

LA COMMISSIONE AL LAVORO

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