

# N NEWSLETTER

- Grandi opere
- Notizie dalle Regioni
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro

## GRANDI OPERE

### *Ponte, impossibile fare espropri: i tempi si allungano ancora*

27 novembre

<http://www.repubblica.it/2008/11/sezioni/economia/ponte-messina-inchiesta/ponte-messina-inchiesta/ponte-messina-inchiesta.html>



Il sogno del Ponte sullo Stretto di Messina passa per la riunione del Cipe in programma domani. E non è solo una questione di soldi. L'amministratore delegato della "Stretto", Pietro Ciucci, ma soprattutto il General Contractor, vincitore dell'appalto per la progettazione e la realizzazione della megaopera, aspettano i finanziamenti necessari per far ripartire l'iter e, ancor di più, garanzie dal Governo affinché questo non venga più bloccato.

Insomma la società non vuol più correre il rischio che eventuali futuri cambi di maggioranza possano trasformarsi in un nuovo stop al collegamento stabile tra Calabria e Sicilia, come già avvenuto alla fine del 2006 col governo Prodi. Garanzie e soldi dunque, tanto più in un periodo di recessione internazionale e di crisi.

In caso contrario non vi sarebbe la disponibilità dei privati ad andare avanti in un'operazione che di incognite ne ha già tante di suo. Ad iniziare da quelle sollevate dal professore Remo Calzona - per anni componente della commissione Anas, coordinatore del comitato scientifico della Stretto di Messina e dello stesso Cipe, per la fattibilità del Ponte - che dopo aver taciuto (almeno pubblicamente) le proprie perplessità da consulente, ha scritto un libro, "La ricerca non ha fine", nel quale in sostanza afferma che il ponte, così come progettato, potrebbe non stare in piedi.

L'iter riparte. Del Ponte si discuteva già in campagna elettorale, con Totò Cuffaro e Raffaele Lombardo (rispettivamente ex e attuale governatore della Sicilia) impegnati a guidare la rivolta degli isolani a Roma al grido "U ponti u vulimu". Rincuorati, nello stesso periodo, dallo stesso Berlusconi che garantiva ai suoi elettori "U ponti vi facimu". E coerentemente a quanto affermato nella scorsa primavera, subito dopo le elezioni, nuove assicurazioni sono arrivate sia dalla maggioranza che dai membri del nuovo Governo, premier in testa, e dall'intero centrodestra.

A stretto giro di boa, lo scorso 16 settembre la Stretto di Messina si è riunita; il Cda ha chiesto all'amministratore delegato Pietro Ciucci di rinnovare la convenzione che regola la società con il Ministero delle Infrastrutture, con l'obiettivo di "dare avvio alla progettazione definitiva nel 2009, di aprire i cantieri entro la metà del 2010 e di inaugurare l'opera entro il 2016".

A ottobre Ciucci però chiarisce: "Il ponte sullo Stretto sarà percorribile nel 2016-2017, ma dipende dalla coerenza dell'azione del Governo e da quanto saremo bravi noi". Un invito, in altri termini, a non fare gli errori del passato. In una fase decisiva, visto che nell'aria c'è già l'intenzione di Roma di mettere mano ad un nuovo piano nazionale per le infrastrutture.

I finanziamenti. A settembre, a Messina, alla festa del Movimento per l'autonomia di Lombardo (Mpa) arriva il sottosegretario alla presidenza Gianfranco Micciché che annuncia entusiasta: "Il Cipe, in una delle sue ultime riunioni ha stanziato 700 milioni di euro per gli espropri dei terreni". Il forzista tuttavia invita ad andar cauti sulla realizzazione del ponte e aggiunge: "Posa della prima pietra? Non esageriamo perché quando sarà non lo so. Quello che so è che il Cipe ha finanziato gli espropri per i terreni, e gli espropri si fanno non per costruire campi da calcio...".

E via ai complimenti e agli abbracci. Peccato che l'annuncio di Micciché non abbia fondamento, visto che la legge italiana prevede che gli espropri possono essere fatti solo in presenza di un progetto definitivo, che al momento non esiste ancora. A inizio novembre il ministro alle Infrastrutture Altero Matteoli ha annunciato: "Nel piano anticrisi da 80 miliardi di euro del Governo, da varare per far fronte alla crisi economica, 44 miliardi, divisi in due tranches, saranno destinati alle opere pubbliche". Tra queste "il Mose a Venezia, il raccordo Parma-La Spezia della Cisa, la Milano-Mantova, l'autostrada Civitavecchia-Livorno, la BreBeMi e poi una parte del Ponte sullo Stretto di Messina".

Da qui per aggiungere che 16,6 miliardi di euro, "arriveranno con il Cipe". Soldi che fanno gola a tutti, tant'è che Lombardo pochi giorni dopo, lancia in resta, si affretta a ricordare che oltre il Ponte "vanno mantenuti gli impegni con la Regione al fine di garantire il recupero delle risorse già assegnate per legge alla Sicilia per la riqualificazione funzionale della viabilità secondaria non statale".

Il governatore si aspetta "un impegno finanziario aggiuntivo coerente con le più volte conclamate necessità di recupero del gap infrastrutturale della Regione rispetto al resto del Paese". E questo "senza nulla togliere alle altre regioni". Evidenziando però che in Sicilia servono interventi "sui porti commerciali, gli interporti e gli aeroporti dell'Isola indispensabili per l'attuazione della strategia che vuole la Sicilia una piattaforma logistica per il Mediterraneo". E ancora "il miglioramento della mobilità interna delle tre città Metropolitane di Palermo, Catania e Messina, attraverso la

realizzazione dei sistemi di trasporto pubblico di massa; interventi di riqualificazione urbana, anche per il superamento del disagio sociale determinato dalla carenza di alloggi ed, infine, interventi necessari al definitivo superamento della crisi idrica della Regione con il completamento delle dighe esistenti".

Insomma, il rischio è che di soldi al Ponte ne restino pochini - anche in virtù della contropartita che la Lega chiederà per il nord - mentre alla "Stretto di Messina" fanno il punto della situazione e tentano di far ripartire la macchina.

Lo stato dell'iter. A partire dal primo ottobre 2007 l'Anas (presieduta dallo stesso Pietro Ciucci) è azionista di maggioranza della Società Stretto di Messina, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina. l'Anas possiede una quota pari all'81,8%, nell'ambito di una compagine azionaria che vede Rfi con il 13% e le Regioni Calabria e Sicilia ciascuna con una partecipazione pari al 2,6%. Il controllo di "Stretto di Messina" da parte dell'Anas consente di sviluppare alcune sinergie nella realizzazione dell'opera. In linea teorica la realizzazione della viabilità calabrese e siciliana e quella del Ponte dovrebbero camminare di pari passo. Altra sinergia potrebbe riguardare l'utilizzo di risorse professionali interne all'Anas. Unici, ad esempio, potrebbero essere parti degli uffici tecnici e di quello legale. Insomma due società e unico manager (Pietro Ciucci, ndr), dunque sintonia e possibilità di scambio delle risorse umane e tecniche.

I soggetti scelti con gare internazionali per realizzare l'opera, restano quelli del 2006 che hanno già sottoscritto i contratti. Il General Contractor - soggetto che realizza l'opera e si assume il rischio tecnico della realizzazione - è una Ati (Associazione temporanea d'impresa) composta da Impregilo spa, Sacyr Sa (Spagna), Società italiana per le condotte d'acqua spa, Cooperativa Muratori e Cementisti Cmc di Ravenna, Ishikawajima - Harima Heavy Industries e Co (Giappone) e Aci scpa - Cosorzio stabile. Un'associazione che ha indicato quali progettisti la CowiA/s (Danimarca), la Buckland e Taylor Ltd (canada) e la Sund e Bealt A/S (Danimarca). Il general contractor si era aggiudicato una gara da 4,4 miliardi di euro con un ribasso del 12%.

Il riavvio del progetto, alla luce dello stop di un anno e mezzo, deve necessariamente riguardare l'aggiornamento dei corrispettivi contrattuali, della Convenzione con il concedente Ministero delle Infrastrutture e del relativo piano finanziario. In particolare, devono essere individuate le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione, anche in sostituzione dei fondi ex Fintecna in precedenza destinati al Ponte e che con legge dell'ottobre del 2006 sono stati versati al bilancio dello Stato e finalizzati alla realizzazione di altre opere.

La "Stretto di Messina" punta a concludere le attività propedeutiche entro il 2008 per emettere l'ordine di inizio attività al Contraente Generale nei primi mesi del 2009, prevedendo l'apertura dei cantieri a metà del 2010.

Come prima indicativa cifra, alla fine dell'estate la "Stretto" aveva fissato il costo aggiornato del progetto intorno a circa 6,1 miliardi di euro, a prezzi correnti, e aveva ipotizzato per la costruzione, dall'apertura dei cantieri, in 5 anni e mezzo. Per quanto riguarda il quadro economico, il progetto mantiene le modalità del precedente piano finanziario, ossia il 40 per cento del Ponte sarà finanziato con l'aumento di capitale della società Stretto di Messina ed il restante 60 per cento tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali ed internazionali dei capitali secondo lo schema tipico del project finance. Allo stato nelle casse della Stretto non ci sono risorse. Questo significa che stando alle stime, circa 2,2 miliardi di euro, dovrebbe arrivare dallo Stato, tramite gli azionisti della Stretto di Messina, il resto dovrebbe essere finanziato da privati, ancora da individuare sul mercato globale.

### ***Le perplessità di Remo Calzona.***

Ad agosto scorso la casa editrice Dei-Tipografia del genio Civile, ha pubblicato un libro dell'Ingegnere Remo Calzona, dal titolo sibillino "La ricerca non ha fine", nel quale vengono messi in discussione alcuni elementi del progetto. Calzona è stato per anni componente della Commissione Anas per il parere di fattibilità del Ponte, e sullo stesso argomento vanta il titolo di componente e relatore della Commissione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e coordinatore del Comitato scientifico della "Stretto di Messina".

Smessi i panni di consulente entusiasta del progetto oggi sostiene che il ponte potrebbe non stare in piedi a causa del suo stesso eccessivo peso e che i materiali potrebbero collassare, non essendoci prova della loro resistenza. In più esprime perplessità sulle reali condizioni di sismicità dell'opera, sulla situazione geomorfologica, sull'impatto ambientale e socio culturale. Calzona inoltre propone un progetto alternativo che prevede un enorme pilone in mezzo al mare, a fronte della campata unica prevista dalla Stretto di Messina. All'esperto ha già risposto il Cda della "Stretto" che ha confermato di ritenere il progetto preliminare del ponte sospeso, a campata unica con pile in terraferma, la "soluzione definitiva di costruzione del Ponte sullo Stretto", sulla base di valutazioni di fattibilità tecnica, di impatto ambientale e di costi economici. Al contempo la "Stretto" avrebbe esaminato lo studio compiuto dal proprio Ufficio Tecnico, "con la collaborazione di alcuni esperti noti a livello internazionale (i docenti universitari Fabio Brancaleoni, Giorgio Diana e Michele Jamiolkowski), sul progetto alternativo proposto dal professor Remo Calzona, e dall'analisi è emersa la complessiva infondatezza delle affermazioni critiche di Calzona sul progetto preliminare del 2002 e la non fattibilità dell'ipotesi progettuale dallo stesso prospettata". Insomma, capitolo chiuso.

*Giuseppe Baldessarro*

### **Via all'autostrada salva-Aurelia**

19 novembre

[http://ltempo.ilssole24ore.com/roma/2008/11/19/953717-autostrada\\_salva\\_aurelia.shtml](http://ltempo.ilssole24ore.com/roma/2008/11/19/953717-autostrada_salva_aurelia.shtml)

L'Aurelia sarà riservata al traffico locale, disporrà di aree di sosta e sarà affiancata da una pista ciclabile. Parallela correrà la nuova tratta Cecina (Rosignano Marittimo)-Civitavecchia dell'autostrada A12 (Livorno-Civitavecchia). La giunta regionale ha dato ieri il via libera al progetto. Contrari Rifondazione Comunista e i Verdi. Il sì al tratto laziale della nuova autostrada significa alleggerire l'Aurelia e creare un percorso rapido per raggiungere la Toscana.

Contento il presidente della Regione Piero Marrazzo: «Abbiamo deciso di approvare una delibera che modifica di quasi il 100% la proposta Sat sul vecchio Corridoio Tirrenico». Per il vicepresidente e assessore all'Urbanistica Esterino Montino è «un sì per lo sviluppo, un sì che rispetta l'ambiente. Il tratto laziale del progetto autostradale che collegherà Civitavecchia a Rosignano percorrerà per l'80% il tracciato dell'Aurelia, asse viario strategico ma inadeguato ai volumi di traffico cui è sottoposto. Si tratta di una soluzione che nasce dalla nostra preoccupazione di consumare meno suolo possibile nel venire incontro alle necessità infrastrutturali del territorio: meno suolo sfruttato, minore impatto ambientale». Soddisfatto anche l'assessore ai Lavori pubblici, Bruno Astorre: «Tra sei mesi dovrebbe esserci il progetto, tra un anno la gara».

### **Lazio, ok giunta regionale a progetto per Corridoio Tirrenico**

18 novembre

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=698890>

Via libera della Giunta regionale del Lazio al progetto preliminare dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, meglio conosciuta come "Corridoio Tirrenico". Ma l'ok è arrivato senza il voto della componente di sinistra presente nell'esecutivo regionale. Hanno infatti votato contro gli assessori al Bilancio Luigi Nieri (Prc), all'Ambiente Filiberto Zaratti (Verdi) e al Lavoro Alessandra Tibaldi (Prc). Si è invece astenuto l'assessore alla Tutela dei consumatori Mario Michelangeli (Pdc), mentre non era presente l'assessore alla Cultura Giulia Rodano (Sd). La delibera, preparata dall'assessore ai Lavori pubblici Bruno Astorre, prevede un tracciato autostradale radicalmente diverso da quello fin qui ipotizzato. *"Abbiamo approvato una delibera - ha infatti spiegato il presidente della Regione, Piero Marrazzo dopo le oltre due ore di confronto in giunta - che modifica di quasi il 100 per cento la proposta Sat sul vecchio corridoio Tirrenico. In questo modo abbiamo evitato che si potesse realizzare un'opera che avrebbe completamente cambiato la realtà del territorio. Abbiamo infatti deciso di seguire il tracciato dell'Aurelia e hanno dato parere favorevole i consigli dei Comuni interessati"*.

Il tratto laziale dell'autostrada Civitavecchia- Rosignano, infatti, correrà per l'80 per cento sul tracciato o al fianco della via Aurelia e con tre varianti tra Montalto di Castro e Tarquinia. La delibera portata in giunta dall'assessore Astorre prevede inoltre la prosecuzione della pista ciclabile fino al porto di Civitavecchia. L'Aurelia comunque sarà mantenuta in funzione come strada extraurbana di categoria F2 con una corsia di 3,25 metri per ogni senso di marcia e banchina laterale di un metro. La pista ciclabile di 2,5 metri dovrà essere posizionata sul lato della strada Aurelia più lontano dall'autostrada e si procederà con la valutazione di impatto ambientale. *"Ci rendiamo conto della gravità del nostro voto contrario, ma non potevamo fare altro che esprimere la nostra opposizione ad un'opera sbagliata, inutile e dannosa - hanno commentato gli assessori Nieri e Zaratti -. È stata fatta una scelta molto grave e sbagliata, perchè questa opera farà litigare la Regione con tutto il mondo ambientalista italiano ed è un ricatto del governo nazionale"*.

### **Tirrenica per l'80% su Aurelia, tre varianti**

18 novembre

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20081118202434771947.html>

Un'autostrada che corre per l'80% sul tracciato o al fianco della via Aurelia, con tre varianti tra Montalto di Castro e Tarquinia. Questo il progetto di A12, per i 38 chilometri di competenza del Lazio, che ha avuto oggi il via libera dalla Giunta regionale. La delibera, predisposta dall'assessore ai Lavori pubblici Bruno Astorre e votata a maggioranza dall'Esecutivo di Marrazzo, prescrive la rinnovazione della procedura di valutazione dell'impatto ambientale (Via) alla presentazione del progetto definitivo e il mantenimento della sede attuale dell'Aurelia come strada extraurbana di categoria F2, con una corsia di 3,25 metri per ogni senso di marcia e banchina laterale di un metro. *"A fianco*

*dell'Aurelia, correrà inoltre una pista ciclabile di 2 metri e mezzo - ha spiegato l'assessore Astorre - è importante che l'Aurelia rimanga una strada al servizio del traffico locale".*

### **Matteoli: urgente il corridoio tirrenico**

18 novembre

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/11/matteoli-corridoio-tirrenico.shtml?uuid=677cf460-b541-11dd-a55b-a2bb1c0a2d48&DocRulesView=Libero>

Il Governo porterà venerdì prossimo al Cipe il dossier sul completamento del Corridoio autostradale tirrenico. Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture, è categorico: «Si tratta di un'opera strategica per il Paese, che comprenderà anche le interconnessioni viarie con i porti di Livorno e Piombino. Vorrei che i lavori partissero entro sei mesi - dice il ministro con un certo ottimismo - così come saranno cantierati gli altri interventi annunciati per rilanciare l'economia, per un valore di 16,6 miliardi, e come saranno rispettati i tempi per l'entrata in funzione dell'Alta velocità, almeno fino a quando sarò ministro».

Matteoli ha parlato a Pistoia, al convegno su infrastrutture e industria ferroviaria organizzato dall'Assindustria provinciale e da Confindustria e Unioncamere della Toscana. L'occasione è stata offerta dalla firma dell'accordo tra Ferrovie, Ministero e Regione per il raddoppio della linea Pistoia-Lucca: un intervento che costerà 257 milioni, di cui 103 saranno messi dalla Toscana grazie all'intesa siglata ieri che, in cambio del co-finanziamento pubblico, prevede di riservare a questa infrastruttura una corsia preferenziale.

Per Riccardo Conti, assessore regionale ai trasporti, si tratta di «un passo decisivo verso la realizzazione dell'Alta capacità ferroviaria, attraverso la connessione tra la linea ad Alta velocità e la nuova piattaforma logistica dell'area Livorno-Pisa». Matteoli puntualizza come l'Italia «non potrà avere più di dieci piattaforme logistiche», ma conferma che «una sarà sicuramente quella della toscana».

Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, ha confermato i tempi di avanzamento dell'Alta velocità: «A gennaio entra in funzione la Milano-Bologna e a fine 2009 il tratto Firenze-Bologna. Intanto, a dicembre di quest'anno faremo la gara per i treni - ha sottolineato - e i requisiti tecnologici saranno tali da prefigurare il futuro treno leader a livello mondiale». Chi punta a vincere questa commessa (valore 6-7 miliardi) è Pierfrancesco Guarguaglini, presidente e a.d. di Finmeccanica, che a Pistoia controlla AnsaldoBreda, leader di settore e alleata in questo campo con Bombardier. «Il rapporto virtuoso creato con Ferrovie nel segnalamento e nella sicurezza spero si possa ripetere con i treni ad alta velocità», ha detto il manager pubblico.

AnsaldoBreda, come ha spiegato l'amministratore delegato Salvatore Bianconi, «punta a recuperare livelli di eccellenza, per sé e per l'indotto del territorio». Un tema toccato dai presidenti di Confindustria e di Unioncamere della Toscana, Antonella Mansi e Pierfrancesco Pacini. «Sulle infrastrutture, le banche faranno la loro parte», hanno assicurato Aureliano Benedetti e Gaetano Micciché del gruppo Intesa Sanpaolo. Per Giuseppe Oriana, leader di Assindustria Pistoia, si «apre la prospettiva di un grande rilancio del distretto produttivo» che ruota intorno alle attività di AnsaldoBreda.

### **Berlusconi: la Tav si farà anche con la forza**

5 novembre

<http://www.rainews24.rai.it/notizia.asp?newsID=87965>

trafori alpini dell'Alta velocità devono essere realizzati e al più presto, e il governo, se necessario, garantirà anche "con l'uso della forza" la riapertura dei cantieri. Parola di Silvio Berlusconi, che dall'inaugurazione dell'Eicma di Milano, annuncia anche l'arrivo di "16 miliardi di euro" per finanziare le infrastrutture. Ma le sue parole scatenano le ire dell'opposizione, che rifiuta la "via militare", rivendica la paternità dell'apertura "di tutti i cantieri della Tav" e accusa il governo di non aver stanziato nemmeno "un euro" in Finanziaria per sostenere le grandi opere.

#### **"Una minoranza non può bloccare i cantieri"**

Il messaggio del premier è chiaro: il governo non permetterà altri ritardi nella realizzazione dei trafori alpini e metterà a disposizione "16 miliardi, dopo che la sinistra aveva bloccato i nostri piani e i cantieri come il Frejus, per colpa di Rifondazione Comunista". Ma il Cavaliere ribadisce anche un pensiero che già aveva espresso in materia di diritto allo studio: non è possibile che una minoranza possa pretendere di fermare i cantieri, "perché questo non è espressione diretta di democrazia, va contro ai cittadini, ai viaggiatori e allo Stato".

#### **"Se occorre useremo la forza"**

Per questo è intenzionato a usare il metodo che ha portato buoni frutti in Campania: "Lo Stato - ha detto il Cavaliere - garantirà la possibilità di realizzare i trafori alpini del Corridoio 5 anche con l'uso della forza, così come ha fatto in

Campania per l'emergenza rifiuti". Il primo a reagire alle parole del Cavaliere è Antonio Di Pietro, ex ministro delle Infrastrutture del governo Prodi: invece della forza, sarebbe meglio mettere in campo "la concertazione" e soprattutto, sottolinea Di Pietro, "individuare i fondi", visto che "questo governo non ha stanziato neppure un euro per la legge obiettivo e per le infrastrutture in generale". E Sergio D'Antoni, responsabile Mezzogiorno del governo ombra del Pd, ricorda al premier che "tutti i cantieri dell'Alta velocità sono stati aperti dal centrosinistra".

### La reazione dell'opposizione

Ma a scatenare l'altolà dell'opposizione è soprattutto l'ipotesi dell'uso della forza. Il Pd, chiarisce Roberto della Seta, è "contrario alla via militare per le infrastrutture" e attacca: "Immaginare, come fa Berlusconi, che per fare le infrastrutture in Italia si debba usare la forza militare è, oltre che inaccettabile, davvero suicida", perchè è il modo migliore "per esacerbare l'opposizione delle comunità locali". E Monica Frassoni, presidente del gruppo dei Verdi al Parlamento europeo, definisce "inquietante" la "pretesa di usare l'esercito per gestire il territorio". Si spinge fino a paventare lo Stato di polizia Vittorio Agnoletto, che lo scorso anno fu a capo delle proteste della Val di Susa: "Ha iniziato con l'esercito a Napoli, ha proseguito con i militari nelle grandi città, poi con i carabinieri nelle scuole e ora vuole mandare l'esercito in val Susa. Berlusconi vuole trasformare la Costituzione in carta straccia e l'Italia in uno Stato di Polizia, dove qualunque dissenso espresso democraticamente verrà represso con la forza". A gettare acqua sul fuoco il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, secondo il quale le parole del premier vanno interpretate "come una battuta per dimostrare quanto sia un'opera importante per il governo".

## NOTIZIE DALLE REGIONI

### **Siglato protocollo d'intesa per raddoppio linea ferroviaria Pistoia-Lucca**

17 novembre

<http://www.adnkronos.com/IGN/Regioni/Toscana.php?id=3.0.2717041706>

Il raddoppio della linea Pistoia-Montecatini e il potenziamento del collegamento ferroviario tra il porto di Livorno e la linea ferroviaria Roma-Genova. Sono questi i punti cardine del protocollo d'intesa firmato questa mattina nella sede del Comune di Pistoia da Altero Matteoli, Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Mauro Moretti, Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato e Riccardo Conti, Assessore Regionale ai Trasporti.

Il protocollo definisce gli impegni presi dai soggetti firmatari in merito al potenziamento della linea Pistoia-Lucca e dei raccordi ferroviari Livorno-Pisa che dovrebbero essere terminati nel 2012/2013. Per le opere elencate, la Regione Toscana si impegna a contribuire con 70 milioni di euro al raddoppio della Pistoia-Montecatini Terme e con 33 milioni di euro per il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno e la rete ferroviaria Roma-Genova.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato si impegna a partecipare per un importo di 46 milioni di euro per il raddoppio della Pistoia-Montecatini Terme e con 7 milioni per la realizzazione del collegamento diretto dal porto di Livorno (Darsena Toscana) con la linea Roma-Genova, lato Pisa. Ferrovie dello Stato si impegna anche ad approvare il progetto definitivo del raddoppio della Pistoia-Montecatini Terme, a completare la progettazione definitiva del collegamento tra il porto di Livorno con la linea Roma-Genova e a completare la progettazione preliminare del collegamento Guasticce-Collesalveti. Il protocollo firmato oggi sancisce inoltre la volontà di individuare i finanziamenti per realizzare la velocizzazione della Montecatini Terme-Lucca, il sottoattraversamento di Montecatini e il collegamento Guasticce-Collesalveti.

*"Sono particolarmente lieto di aver firmato questo accordo per il potenziamento ferroviario della tratta Pistoia-Montecatini e del collegamento del porto di Livorno con la Roma-Genova -ha dichiarato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli - La realizzazione di queste due opere è importante, a mio parere, soprattutto perchè dimostra l'attenzione che il Governo pone non solo all'alta velocità ma anche alla rete ferroviaria universale, generalmente al servizio dei viaggiatori pendolari che la utilizzano per motivi di lavoro".*

*"Auspico che i lavori procedano speditamente e si possano concludere nei tempi prestabiliti. La rapidità nella realizzazione delle opere pubbliche e il rispetto dei tempi di consegna sono una scommessa che tutti, Governo, Amministratori, Imprese aggiudicatarie dei lavori e Maestranze debbono vincere per avvicinare il nostro Paese alle democrazie occidentali che negli ultimi anni hanno fatto passi da gigante nella loro infrastrutturazione. Noi siamo chiamati a dimostrare di non essere da meno", conclude Matteoli.*

*"Il raddoppio della linea permetterà di incrementare il servizio e di migliorarne la puntualità -ha dichiarato l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti - La realizzazione del raccordo con la Darsena*

*Toscana (Porto di Livorno) permetterà invece ai treni merci di avere un collegamento diretto con la linea ferroviaria Genova - Roma lato Pisa".*

### **Zingaretti, contro crisi puntiamo su infrastrutture**

7 novembre

[http://www.asca.it/moddetregione.php?id=335257&img=&idregione=&nome=&articolo=ROMA/PROVINCIA:%20ZINGARETTI,%20CONTRO%20CRISI%20PUNTIAMO%20SU%20INFRASTRUTTURE%20\(2\)](http://www.asca.it/moddetregione.php?id=335257&img=&idregione=&nome=&articolo=ROMA/PROVINCIA:%20ZINGARETTI,%20CONTRO%20CRISI%20PUNTIAMO%20SU%20INFRASTRUTTURE%20(2))

"Questa maggioranza ha ereditato una Provincia con finanze solide, ma nonostante questo siamo molto preoccupati per le scelte di questo governo per il sostegno agli enti locali". Non lascia spazio a dubbi il Presidente della Provincia di Roma, Nicola Zingaretti, incontrando i giornalisti al termine di un incontro con la sua giunta ed i consiglieri di maggioranza per fare il punto sui primi sei mesi di lavoro del governo di Palazzo Valentini. Un incontro che ha dato l'opportunità di analizzare quanto fatto fino ad oggi, puntando al futuro in "una fase - ha tenuto a precisare Zingaretti - segnata negativamente da un pesante taglio dei trasferimenti agli enti locali". Un momento difficile, come spiegato dal Presidente, caratterizzato dalle difficoltà determinate dalla crisi finanziaria internazionale che, inevitabilmente, avrà ricadute pesanti dal punto di vista dell'economia reale, difficoltà che la Provincia di Roma affronterà anche con un pacchetto di investimenti pari a circa 485 milioni di euro, da distribuire nel quadriennio 2008-2011, e destinati per la maggior parte all'edilizia scolastica, alle infrastrutture di trasporto, alla viabilità e alla formazione professionale. Cifre che parlano dell'impegno di Palazzo Valentini a fronteggiare la crisi, puntando proprio sulle infrastrutture nonostante il taglio - come spiegato da Zingaretti - di 35 milioni di euro in 5 anni per quanto riguarda i contributi ordinari da parte dello Stato, e a quello di 154 milioni per il triennio 2009-2011 in conseguenza del taglio dell'ex patto di stabilità interno.

Nonostante questi tagli alle risorse il Presidente della Provincia di Roma ha tenuto a ribadire la volontà di "mettere in campo una strategia anticiclica, con forti investimenti a sostegno dello sviluppo". E oltre ai 100 milioni di euro già stanziati per l'edilizia scolastica e ai 45 per la formazione professionale, la Provincia investirà 36 milioni per interventi di per la viabilità, 21 milioni per il corridoio del trasporto collettivo ed altri 14 milioni da suddividere tra emergenze legate ad eventi atmosferici, restauri, parcheggi, patrimonio dell'ente ed impianti sportivi. Altro aspetto sul quale il Presidente ha posto l'accento quello della spesa sociale "che - ha assicurato - non subirà alcun ritocco".

"Non toccheremo un euro dalla spesa sociale" e - come già annunciato qualche giorno fa - a dicembre prenderà il via l'iniziativa 'Dalla terra alla tavola, che prevede la realizzazione in 21 centri anziani di gruppi di acquisto di prodotti della campagna romana, un progetto che, al termine dei primi sei mesi, potrebbe essere riconfermato per altri sei ed essere esteso ad altre fasce sociali. Altro aspetto segnalato da Zingaretti la riapertura di Villa Altieri che ospiterà, tra l'altro, un museo e la biblioteca provinciale.

La Provincia di Roma punta dunque a 360 gradi sulle infrastrutture, dalla rete viaria al comparto cultura, per arginare l'impatto della crisi e traghettare la Provincia di Roma al 2011.

## **CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI**

---

### ***Il futuro dei trasporti si gioca sull'intermodalità***

21 novembre

<http://www.grandain.com/informazione/dettaglio.asp?id=21990>

Il sindaco di Fossano Francesco Balocco è stato impegnato, nelle ultime due settimane, in una serie di incontri sulla riorganizzazione del sistema di trasporti, finalizzato a mettere in collegamento le principali infrastrutture stradali del Sud-Piemonte con i porti liguri e la rete ferroviaria nazionale: un tema particolarmente sentito dalle attività produttive del nostro Paese, che scontano tuttora costi mediamente superiori a quelli europei per la movimentazione delle merci (il 23% del costo complessivo delle merci contro il 12% europeo).

Il primo incontro si è tenuto lunedì 10 novembre a Pozzolo Formigaro (Alessandria). Promosso dalla Fondazione Slala, ha visto, tra gli altri, la partecipazione del presidente Fabrizio Palenzona, del Ministro dei Trasporti Claudio Scajola, del sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, degli Assessori alla Mobilità e ai Trasporti di Piemonte, Liguria e Lombardia e del presidente dell'Autostrada Torino-Savona Giovanni Quaglia. La Fondazione Slala - cui il Comune di Fossano e la Provincia di Cuneo stanno valutando l'opportunità di aderire - ha come obiettivo la promozione di infrastrutture e insediamenti a supporto della logistica ed è composta da diversi enti pubblici e privati tra cui le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, Genova, Savona, i Comuni di Alessandria, Casale Monferrato, Novi

Ligure, Tortona, ecc., le Camere di Commercio di Alessandria, Genova, Savona e Cuneo, le Autorità Portuali di Genova, La Spezia e Savona.

Il secondo incontro si è tenuto sabato 15 novembre a Venezia, dove il Comune è stato invitato dal Ministero delle Infrastrutture a illustrare il sistema di rapporti tra il territorio cuneese e il porto di Savona.

Il terzo è stato lunedì 17 novembre a Savona, dove - insieme ai Comuni di Mondovì e Carmagnola, la città di Cuneo il presidente dell'Autorità Portuale Rino Canavese e il presidente della Torino-Savona Giovanni Quaglia - si è ragionato sulla possibilità di dare vita ad un sistema integrato ligure-piemontese.

"Lo scopo di questi incontri - spiega il Sindaco - è quello di far valere la centralità di Fossano all'interno del Sud-Piemonte per offrire nuovi servizi sul territorio, basati sull'intermodalità dei trasporti, a beneficio del sistema economico. La posta in gioco è molto alta: garantire prospettive di crescita alle nostre aziende, in un periodo di grandi difficoltà come quello attuale, è infatti la condizione necessaria per assicurare un futuro migliore alla nostra città. La carta che vogliamo giocare è quella della rilocalizzazione e del potenziamento dello scalo merci al di fuori del centro cittadino. I rapporti che stiamo intessendo con il Ministero dei Trasporti, il porto di Savona, la Fondazione Slala, gli Assessorati ai Trasporti di Piemonte e Liguria, servono appunto a questo scopo". "Naturalmente - conclude Balocco - la rilocalizzazione dello scalo merci non può prescindere dalla realizzazione di altre due infrastrutture fondamentali per rendere più snello e razionale il sistema di trasporti -: la costruzione dello svincolo della tangenziale sulla strada regionale 428 e quella del casello autostradale di Tagliata. Due obiettivi per i quali ci stiamo battendo da tempo e che potranno ottenere il necessario finanziamento non appena il Governo firmerà la nuova convenzione con la Torino-Savona".

Nella stessa direzione si muove la richiesta del presidente della Provincia Raffaele Costa al sottosegretario Bartolomeo Giachino (lettera del 30 ottobre scorso) di attivare un tavolo di confronto presso il Ministero dei Trasporti, esteso a Ferrovie, Società Autostradali (Torino-Savona e Asti-Cuneo), Regione Piemonte, Camera di Commercio e Provincia di Cuneo, oltre che del Comune di Fossano, per verificare la possibilità di rilocalizzare lo scalo merci ferroviario fuori dal concentrico cittadino di Fossano.

### ***A Pistoia la Conferenza Nazionale Infrastrutture ed Industria Ferroviaria***

15 novembre

[http://www.intoscana.it/intoscana/informarsi/news.jsp?id\\_categoria=1210&id\\_sottocategoria=1211&id=198549&language=it](http://www.intoscana.it/intoscana/informarsi/news.jsp?id_categoria=1210&id_sottocategoria=1211&id=198549&language=it)

Appuntamento lunedì 17 novembre a Pistoia per discutere il futuro dell'industria ferroviaria italiana e delle relative infrastrutture. La Conferenza Nazionale infrastrutture ed Industria ferroviaria vedrà confrontarsi intorno allo stesso tavolo i maggiori esponenti dell'industria, dell'economia e del Governo per tracciare le linee del futuro sviluppo della mobilità su rotaia nel Paese. Saranno infatti presenti, fra gli altri, il Ministro alle Infrastrutture, Altero Matteoli, il Presidente e Amministratore Delegato di Finmeccanica, Pier Francesco Guarguaglini, l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti e l'Amministratore Delegato IMI e Responsabile Divisione Corporate e Investment Banking Intesa Sanpaolo Spa, Gaetano Miccichè, moderati dal caporedattore del TG1 Economia, Michele Renzulli. La conferenza si terrà a partire dalle 9.45 al Palazzo del Comune di Pistoia. Sono tanti i nodi ancora da sciogliere relativi alle infrastrutture ferroviarie in Italia. Per fare chiarezza ed indicare gli scenari futuri interverranno, durante tutta la giornata, amministratori ed imprenditori di caratura nazionale e radicati sul territorio. Gli interventi della mattinata, legati allo scenario nazionale, e quelli del pomeriggio, più ancorati

alla realtà toscana, saranno rispettivamente introdotti dalle relazioni scientifiche di Riccardo Varaldo, presidente della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, e di Oliviero Baccelli, docente della Bocconi e direttore del Master in Economia e Management dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture, che parlerà di "Analisi, valutazione e prospettive per il settore ferroviario in Toscana: infrastrutture, imprese e politiche", considerando le ricadute dello sviluppo ferroviario sui diversi settori dell'economia, dal turismo al mercato immobiliare. Nel pomeriggio l'asse del confronto si sposterà sulla Toscana, con una tavola rotonda, coordinata da Cesare Peruzzi de Il Sole 24 Ore, con i contributi di Aureliano Benedetti, Presidente Banca CR Firenze, Salvatore Bianconi, Amministratore Delegato Ansaldo Breda Spa, Claudio Martini, Presidente Regione Toscana, Antonella Mansi, Presidente Confindustria Toscana e Pierfrancesco Pacini Presidente Unioncamere Toscana. Al centro degli interventi ci saranno lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie in Toscana, che condizionano e risentono del panorama nazionale, ad esempio relativamente ai progetti dell'Alta velocità, e tematiche più locali, che però sono determinanti per la vita quotidiana dei toscani. Non mancherà un'analisi del tema dal punto di vista dell'industria e dell'indotto.

"Affrontare il tema delle infrastrutture e dell'industria ferroviaria nel contesto attuale è essenziale per permettere al Paese, e a tutte le sue componenti sociali e realtà locali, di ripartire. La Toscana e Pistoia in particolare possono vantare delle eccellenze in questo campo e una posizione strategica per lo sviluppo della mobilità su rotaia in Italia ed

all'estero. La conferenza del 17 novembre sarà l'occasione per avanzare richieste, proposte ed avere risposte importanti che condizioneranno lo sviluppo dei prossimi anni" ha detto il Presidente di Assindustria Pistoia, Giuseppe Oriana.

L'organizzazione dell'evento è a cura di Assindustria Pistoia, in collaborazione con Confindustria Toscana e con Unioncamere Toscana. Un forte contributo è venuto da AnsaldoBreda e di Elettromeccanica CM Spa di Pistoia. Inoltre, l'iniziativa è stata sostenuta da Banca CR Firenze, dalla Banca e dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Pistoia e Pescia. Ha avuto il contributo della Camera di Commercio di Pistoia e di Confidi Imprese Toscana, ed il patrocinio del Comune e della Provincia di Pistoia. Le sale del Convegno sono allestite a verde dall' "Associazione Internazionale Produttori del Verde - Moreno Vannucci".

## EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

---

***Ultimo treno per i pendolari? Legambiente pubblica "Pendolaria 2008"***

19 novembre

<http://www.helpconsumatori.it/news.php?id=21097>

**Ultimo treno per i pendolari?** Osservando il quadro emerso dal rapporto di Legambiente "Pendolaria", presentato oggi a Roma, c'è poco da essere ironici. "Senza treni e senza orari, è emergenza pendolari: zero risorse in finanziaria per i servizi essenziali e per i nuovi treni, Stato e Regioni investono sulle strade a danno delle ferrovie". "Senza soldi - ha commentato l'ad di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti - non si canta messa".

**Sono 14 milioni le persone che, secondo il Censis, si spostano ogni giorno** per motivi di lavoro o studio verso le principali città - un processo esploso negli ultimi due decenni e in rapida e costante crescita - eppure gli investimenti per il servizio ferroviario pendolare da parte dello Stato sono fermi da anni. Secondo Legambiente, sul fronte investimenti, il servizio ferroviario pendolare è fermo da anni.

**"Nella Finanziaria in corso di approvazione alla Camera - ha affermato** il responsabile trasporti di Legambiente, Edoardo Zanchini - mancano all'appello almeno 400 milioni di euro per garantire i servizi essenziali e scongiurare il taglio di linee frequentate da migliaia di persone ogni giorno. E' stata perfino abolita la detrazione per gli abbonamenti al servizio pubblico introdotta dalla Finanziaria 2008". Di qui l'incertezza del nuovo orario di Trenitalia che dovrebbe entrare in vigore il 14 dicembre, perché secondo Legambiente l'azienda non sarebbe ancora in grado di stabilire quali e quanti mezzi dispone.

**Anche sul fronte Regioni la situazione non è migliore e l'ammontare** degli stanziamenti per il servizio (ossia il contributo a Trenitalia o agli altri concessionari per avere più treni in circolazione) e per l'acquisto di nuove carrozze non arriva in nessun caso allo 0,4% del bilancio regionale. La spesa regionale per le infrastrutture ha visto premiare nel periodo 2002-2008 per circa l'84% gli investimenti a favore delle strade, mentre alle ferrovie e alle metropolitane sono stati destinati rispettivamente il 10,57% e il 5,53% del totale.

**La Toscana è la Regione che spende di più per i pendolari rispetto** al proprio bilancio ed è la Regione che con più continuità in questi anni ha investito per migliorare il servizio ferroviario pendolare (in termini di treni/km e nuove carrozze) e i numeri stanno dimostrando che questa direzione paga. Anche in termini di aumento della domanda si è passati da 165mila passeggeri trasportati nel 2000 a 225mila nel 2008. La scelta della Regione è stata di lavorare su un orario dei principali collegamenti regionali cadenzato e coordinato (chiamato Memorario) in modo da potenziare le linee per Firenze da Livorno e Carrara. Le situazioni più gravi sono invece quelle di Veneto, Piemonte e Lazio dove c'è una rilevante domanda pendolare a fronte di investimenti pari allo 0,02 o 0,03 del bilancio o che addirittura non hanno stanziato alcuna risorsa aggiuntiva in questi anni.

**"La nostra mobilitazione - ha dichiarato il presidente nazionale di Legambiente** Vittorio Cogliati Dezza - vuole dare voce a un'alleanza di cittadini, associazioni, comitati che si battono per un interesse generale. In un periodo in cui sembrano venire al pettine i nodi di una crisi economica, energetica e climatica globale, un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare rappresenta una scelta lungimirante, che incrocia nuove domande, offre una risposta concreta ai bisogni dei cittadini e insieme guarda al futuro delle città italiane. Perché offre la possibilità a centinaia di migliaia di persone che oggi sono obbligate a muoversi in macchina di scegliere il treno, migliorando così la qualità della vita e diminuendo congestione e inquinamento urbano".

**"Le condizioni igieniche dei vagoni - ha affermato** Valentina Coppola di CODICI - sono sicuramente insufficienti. I bagni non corrispondono sicuramente agli standard richiesti di igiene e pulizia e spesso sono addirittura chiusi. Questa è una situazione realmente inaccettabile sappiamo che un esercizio commerciale, come un bar, non può restare aperto

tenendo i servizi chiusi, non capiamo come questo sia possibile su un treno. Inoltre, a fronte di ritardi di ore, Trenitalia non si fa carico delle conseguenze: il massimo del rimborso ottenibile è quello del biglietto".

"Cristo si è fermato ad Eboli...Non vorrei che Moretti si fermasse a Napoli". Così il presidente del Movimento del Cittadino, Antonio Longo intervenendo alla presentazione del Rapporto di Legambiente. "Mi pare - ha detto Longo - che l'attenzione, gli investimenti delle ferrovie e le risorse si stiano concentrando in prevalenza sulla velocizzazione delle tratte più redditizie come la Torino-Milano e la Milano-Napoli. C'è un conflitto di interessi da risolvere, non so se lo deve risolvere Trenitalia aprendo all'alta velocità oppure se sia compito delle Regioni ma una soluzione va trovata".

**[Il rapporto di Legambiente si può scaricare all'indirizzo  
http://www.helpconsumatori.it/data/docs/Rapporto2008Pendolaria.pdf](http://www.helpconsumatori.it/data/docs/Rapporto2008Pendolaria.pdf)**

### ***Così le infrastrutture tornano prioritarie nell'agenda politica***

18 novembre

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/11/infrastrutture-prioritarie-agenda-politica.shtml?uuid=5e144d00-b542-11dd-a55b-a2bb1c0a2d48&DocRulesView=Libero>

Arriva una buona notizia per la politica delle infrastrutture. Dopo anni di navigazione a vista e di sostanziale abbandono del tema alle cure solitarie dei ministri competenti, è stato sostanzialmente ridefinito ora un piano di grandi opere che il Governo promette di sbloccare, accelerare, cantierare nella prima parte del 2009. Il primo atto al Cipe di venerdì prossimo, la conclusione promessa entro Natale.

La novità più interessante è di natura politica e consiste proprio nel rilancio del tema infrastrutturale, che evidentemente si sposa con la necessità di varare urgentemente una politica anticiclica. Il fatto che il piano porti la firma in calce non solo del ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, ma anche del ministro dell'Economia e del presidente del Consiglio è un sostanziale passo avanti rispetto al passato.

Era dal 2002 che le infrastrutture non venivano considerate così evidentemente una priorità politica dal Governo. Non l'erano state negli ultimi anni della legislatura 2001-2006 (gli anni dello scontro Lunardi-Tremonti), non erano mai riuscite a diventarlo con il Governo Prodi.

La seconda novità è la scelta selettiva di un numero limitato di opere di "serie A" che era stata chiesta a lungo anche da questo giornale per superare l'era dei piani faraonici. Si tratta di opere certamente essenziali per il Paese.

Si può avere una perplessità, anche forte, invece, sul fatto che gran parte di queste opere siano stradali mentre non si trova ancora soluzione al finanziamento delle ferrovie del Nord Italia e di collegamento con l'Europa. Ma sul piano del metodo, non c'è dubbio che varare un piano realistico, con risorse definite, è una buona cosa. Se si aggiungono tempi certi per la conclusione, meglio ancora.

Nel mondo della politica impazza ora la polemica – lanciata dai leader del Partito democratico – se la dote finanziaria che va ad alimentare questo pacchetto di opere sia aggiuntiva delle risorse pubbliche esistenti o se si tratti soltanto di spostamenti di fondi già stanziati.

Si può dire con certezza che quelle utilizzate per questo «piano grandi opere 2009» non sono, in assoluto, risorse aggiuntive del bilancio pubblico. La manovra d'estate e la Finanziaria all'esame del Parlamento non hanno previsto nuovi fondi per la legge obiettivo. Le opere delle concessionarie autostradali per 9,3 miliardi appartengono a programmi già varati da convenzioni cui ha già contribuito, nel corso degli anni, il lavoro degli ex ministri Lunardi e Di Pietro. Brebemi, Pedemontana lombarda non sono nomi nuovi per nessuno e anche il quadro finanziario di queste opere, con l'impegno dei privati, era già definito.

Così come le risorse del Fas sono frutto di una redistribuzione di un monte risorse già esistente. Un monte risorse – quello del Fondo per le aree sottoutilizzate – che anzi è stato parzialmente "saccheggiate" per svariate esigenze di finanza pubblica.

La polemica del Pd, tuttavia, non convince. Tagliare la spesa pubblica improduttiva destinata a programmi fumosi ed estremamente frammentari come erano quelli alimentati dal Fas per dirottare le risorse verso poche priorità individuate con nettezza: è proprio ciò che bisogna fare, concentrando le risorse su un piano infrastrutturale nazionale credibile, con priorità alle opere già approvate o in corso.

Perché dire no a questa scelta in nome delle vecchie destinazioni? Spostare le risorse Fas su un piano di priorità infrastrutturali è una scelta giusta e lungimirante. Farebbero un errore anche le Regioni se si opponessero, giovedì prossimo, a questa scelta solo per difendere le proprie prerogative. In un momento come questo, occorre concentrarsi su azioni che consentano almeno ai cantieri aperti di non chiudere.

Potrebbe essere più utile, per un dibattito politico centrato sulle cose da fare, dire quali opere avrebbe finanziato il Pd e con quali risorse. Ricordare la totale assenza degli investimenti ferroviari in questo piano, per esempio, e chiedere una parziale correzione (o integrazioni limitate) sarebbe un buon modo di ricominciare a dialogare sulle politiche necessarie al Paese. Sarebbe utile per tutti se questo piano 2009 diventasse il primo atto di una nuova politica delle infrastrutture che ha bisogno, come chiede Matteoli, di altri 14 miliardi di fondi pubblici per essere completata. *Giorgio Santilli*

## LA COMMISSIONE AL LAVORO

---

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