

NEWSLETTER "INFRASTRUTTURE"

- Grandi opere & Finanziamenti
- Unione Europea
- Infrastrutture portuali, aeroportuali, logistiche, ecc...
- Notizie dalle Regioni
- Convegni
- Rapporti e ricerche
- La Commissione al lavoro

GRANDI OPERE & FINANZIAMENTI

Cipe: Matteoli, approvate infrastrutture per 3 miliardi

31 luglio

<http://economia.repubblica.it/news/CIPE:-MATTEOLI-APPROVATE-INFRASTRUTTURE-PER-3-MILIARDI/3685625>

Il Cipe ha approvato i progetti definitivi di 12 opere infrastrutturali per una cifra complessiva di 3 miliardi di euro. Come sottolinea il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, "con la delibera del Cipe di oggi, l'ammontare degli interventi infrastrutturali approvati dal dicembre 2008 raggiunge la soglia di 13,2 miliardi di euro". Il ministro precisa che "si tratta di interventi strategici di grande rilievo che contribuiranno in modo sostanziale alla ripresa economica e all'ammodernamento del Paese, dopo i ritardi del passato che avevano relegato l'Italia agli ultimi posti in Europa". Matteoli ha aggiunto di essere "particolarmente soddisfatto per il lavoro concreto fin qui realizzato e ringrazio il Governo per aver scelto la strada del finanziamento delle Infrastrutture che ha una specifica funzione anticiclica. Un grazie particolare desidero rivolgere alle imprese private che hanno avuto fiducia nell'azione del Governo e che il Governo a sua volta ha ricambiato considerando indispensabile l'apporto tecnico e l'esperienza dell'imprenditoria italiana". Tra gli interventi che hanno avuto il via libera, il tunnel di base del Brennero, l'alta velocita'/alta capacita' Milano-Verona e la realizzazione del primo lotto della tratta Treviglio-Brescia, la strada statale Maglie-Santa Maria di Leuca, la metrotranvia di Bologna. Approvato anche lo spostamento dell'asse ferroviario di Cannitello (RC) che consentira' l'ubicazione della torre del Ponte sullo Stretto sulla costa calabra. Il Cipe ha anche approvato uno stanziamento di 50 milioni per la Salvaguardia di Venezia e della Laguna.

Infrastrutture, il Governo annuncia il 'Piano per il Sud'

31 luglio

http://www.edilportale.com/news/2009/07/lavori-pubblici/infrastrutture-il-governo-annuncia-il-%E2%80%98piano-per-il-sud-16205_11.html

Sud al centro delle decisioni di Cipe e Consiglio dei Ministri di oggi.

Il Cipe ha confermato lo stanziamento di 4 miliardi di euro a favore della Sicilia per l'attuazione del Par, Piano attuativo regionale, che sarà presentato in seguito anche dalle altre Regioni, Puglia in primis.

Ponte sullo stretto, priorità ma con fondi incerti

Contemporaneamente in CdM viene presentato il Piano per il Sud, che porta la firma del Presidente Berlusconi. Le misure secondo il Ministro Tremonti non dovrebbero passare attraverso piani di intervento frammentari, ma essere caratterizzati da valutazione strategica. Saranno concesse facilitazioni fiscali per l'avviamento delle imprese e finanziamenti in conto capitale per gli investimenti, che non potranno essere impiegate per le spese correnti, come ad esempio per il personale. Previata anche una nuova Cassa del Mezzogiorno e la Banca del Sud, studiata nel 2007 dal Ministro Tremonti, per il quale potrebbe rappresentare un polmone finanziario.

Il vertice sul Piano per il Sud, svolto nei giorni scorsi a Palazzo Grazioli, è stato preceduto dalle dichiarazioni di Raffaele Lombardo, Presidente della Regione Sicilia e leader del Movimento per le Autonomie, che lamentando l'assenza di misure capaci di segnare una svolta per il Mezzogiorno, ha chiesto lo sblocco definitivo dei fondi Fas per le regioni meridionali.

Sicilia: Confermato dal Cipe lo stanziamento di 4 miliardi a favore della Sicilia. Di questi, 200 milioni sono destinati alla città di Palermo. Il 43% delle risorse andrà alle infrastrutture e il 14% al sistema produttivo, quindi all'economia reale e non alle spese correnti. Secondo il Ministro Alfano ci sarebbero ancora 8 miliardi da spendere per le infrastrutture della Regione. Una cifra che rende indispensabile legare gli stanziamenti a obiettivi ben precisi e calendarizzati.

Finanziamenti: Per l'allocazione dei fondi il Presidente Berlusconi aveva promesso una via prioritaria alla Sicilia, per poi passare alle altre regioni.

Sono esclusi stanziamenti aggiuntivi, la base di partenza resta quindi quella del Fas. Sul versante opposto il piano per il Sud rimane nella dimensione di un annuncio da parte del Governo. Finora non ci sono ancora dati definitivi su dettagli e risorse a disposizione, che saranno probabilmente resi noti dopo la pausa estiva.

Sono le grandi opere le destinatarie delle risorse, che dovrebbero concentrarsi prevalentemente sul Ponte sullo Stretto di Messina e sulla Catania – Siracusa. Lo sblocco del Par siciliano, piano attuativo regionale, è stato possibile proprio per la maggiore quota di fondi da destinare alle infrastrutture. Dal 10% della versione iniziale si è passati al 30%.

Rimandato alla prossima riunione il finanziamento del piano attuativo pugliese.

Qualche preoccupazione giunge anche da Errani, Presidente della Conferenza delle Regioni, che mette in guardia dal dirottamento verso Sud delle risorse per gli ammortizzatori sociali in deroga, stanziati con un accordo raggiunto col Governo nel marzo scorso.

Ciucci, 150 cantieri Anas per 12 mld investimenti

22 luglio

<http://www.libero-news.it/adnkronos/view/158533>

"Oggi si apre un altro cantiere per l'Anas che conta già oltre 150 importanti lavori in corso per quasi 12 miliardi di euro di investimento". Lo ha detto il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, nel suo intervento all'inaugurazione dei lavori della Brebemi. "Gli investimenti in nuove opere sono fondamentali per sostenere l'occupazione e ridurre il gap infrastrutturale, con l'obiettivo -ha aggiunto Ciucci- di favorire la ripresa e lo sviluppo economico e di rendere la nostra economia più competitiva di prima".

"Il governo italiano, fin da subito, ha individuato l'importanza degli investimenti infrastrutturali approvando un piano straordinario che vale complessivamente 18 miliardi di euro. Oltre la metà delle opere sono di competenza direttamente o indirettamente dell'Anas e anche il progetto Brebemi fa parte del piano straordinario".

Ciucci ha ricordato che senza "la costituzione della società Cal, formata al 50% da Anas e al 50% da Infrastrutture Lombarde non si sarebbe certamente posta mano alla realizzazione di questa opera". Ciucci, infine, ha ricordato che nell'ultimo triennio l'Anas ha ultimato in Lombardia opere per 475 milioni di euro e ci sono in corso investimenti complessivi, tra lavori avviati, di prossimo avvio e programmati, per 15 miliardi di euro.

Dal Cipe via libera alle opere per l'Abruzzo e il Sud Italia

16 luglio

<http://ltempo.ilssole24ore.com/2009/07/16/1048033-cipe-libera-alle-opere.shtml>

Quattordici miliardi da investire per la costruzione di nuove infrastrutture (strade, ponti, ferrovie) con un occhio di riguardo specialmente per il Sud. È il documento allegato al Dpef approvato ieri mattina dal Cipe nel quale sono contenute tutte i prossimi investimenti del governo. Ampia attenzione è data all'emergenza Abruzzo con un elenco di tutte le opere essenziali per la ripresa della città e della Regione devastata dal terremoto del 6 aprile. Per quanto riguarda il Mezzogiorno ci sono cinque interventi: Il Ponte di Messina e l'asse ferroviario Napoli-Bari, l'adeguamento ferroviario della linea Battipaglia-Reggio Calabria, il collegamento veloce Palermo-Catania, gli hub portuali di Augusta, Taranto e Brindisi e il collegamento funzionale della Carlo Felice in Sardegna.

Inoltre sono previsti interventi per migliorare il sistema portuale, la sicurezza stradale, il piano energetico nazionale, e per aumentare il controllo del territorio per evitare infiltrazioni malavitose in relazione alla realizzazione delle opere pubbliche. Infine c'è in programma la costruzione dei nuovi valichi del Frejus e del Brennero. Per quest'ultimo, in particolare, viene proposto un cronoprogramma per consentire l'avvio dell'opera. Il ministro Matteoli ha anche ricordato che «nell'allegato infrastrutture sono prospettate una serie di azioni mirate alla riforma funzionale dell'Anas, delle Ferrovie dello Stato, dell'Enac, dell'Enav ed una serie di altre attività finalizzate al recepimento di capitali privati». «Entro l'anno — ha proseguito il ministro — il Cipe dovrà approvare l'80% delle opere e dovrà far partire la loro cantierizzazione per circa 14 miliardi di euro».

Dopo l'elenco dell'attività svolta nel primo anno di legislatura, il documento, si sottolinea, riporta tutte le azioni in corso e programmate dalla Legge Obiettivo evidenziando quanto deciso dal Comitato Interministeriale nella seduta del 26 giugno scorso, con cui è partita una manovra di 30,118 miliardi di euro. «La cantierizzazione delle opere — ha spiegato ancora Matteoli — renderà possibili una crescita del Pil del 2,3%, il mantenimento dei livelli occupazionali nel comparto delle costruzioni per circa 120.000 unità e l'ampliamento a circa 360.000 nel prossimo biennio, il contenimento dei costi della logistica per un valore di 12 miliardi e quello dei costi del trasporto delle famiglie nelle aree metropolitane per 6 miliardi».

Matteoli ha anche sottolineato che «il Governo ha così mantenuto inalterato l'impegno di risorse per il triennio pari a 14 miliardi di euro, un impegno che ha consentito nel 2009 l'assegnazione per infrastrutture di 9,9 miliardi di euro anticipando integralmente la quota prevista per il 2010. Occorre, quindi, ora dimostrare la nostra capacità di approvare i progetti al Cipe e di cantierare le opere. Rispetto al primo obiettivo, dal dicembre 2008 a oggi il Cipe ha approvato opere per 10 miliardi di euro e si pensa che con la prossima seduta si raggiungerà l'importo di 15 miliardi».

Dpef: da Cipe ok allegato infrastrutture, opere per 14 mld

15 luglio

<http://it.biz.yahoo.com/15072009/245/dpef-cipe-ok-allegato-infrastrutture-opere-per-14-mld.html>

Il Cipe ha approvato l'allegato infrastrutture al Dpef 2010-2014. Dopo l'elencazione dell'attività svolta nel primo anno di legislatura, il documento riporta tutte le azioni in corso e programmate dalla Legge Obiettivo evidenziando quanto

deciso dal Comitato Interministeriale nella seduta del 26 giugno scorso, con cui e' partita una manovra di 30,118 miliardi di euro.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha precisato, attraverso una nota "che tale assegnazione dovra' raggiungere entro l'anno gli obiettivi dell'approvazione da parte del Cipe dell'80% delle opere e della loro cantierizzazione per circa 14 miliardi di euro. Tale cantierizzazione - ha osservato - rendera' possibili una crescita del Pil del 2,3%, il mantenimento dei livelli occupazionali nel comparto delle costruzioni per circa 120.000 unita' e l'ampliamento a circa 360.000 nel prossimo biennio, il contenimento dei costi della logistica per un valore di 12 miliardi e quello dei costi del trasporto delle famiglie nelle aree metropolitane per 6 miliardi". Matteoli ha anche sottolineato che "il Governo ha cos? mantenuto inalterato l'impegno di risorse per il triennio pari a 14 miliardi di euro, un impegno che ha consentito nel 2009 l'assegnazione per infrastrutture di 9,9 miliardi di euro anticipando integralmente la quota prevista per il 2010. Occorre, quindi, ora dimostrare la nostra capacita' di approvare i progetti al CIPE e di cantierare le opere. Rispetto al primo obiettivo, dal dicembre 2008 a oggi il CIPE ha approvato opere per 10 miliardi di euro e si pensa che con la prossima seduta si raggiunger. l'importo di 15 miliardi di euro".

L'Allegato Infrastrutture dedica ampia attenzione all'emergenza Abruzzo, ponendola all'interno del documento con l'elencazione degli interventi essenziali, all'Expo 2015, al Mezzogiorno formulando un'interessante proposta gestionale identificata in 5 interventi mirati 1) Ponte di Messina e asse ferroviario Napoli-Bari, 2) adeguamento ferroviario Battipaglia-Reggio Calabria, 3) collegamento veloce Palermo-Catania, 4) hub portuali di Augusta, Taranto e Brindisi, 5) collegamento funzionale della Carlo Felice in Sardegna, alla portualita', alla sicurezza stradale, al piano energetico nazionale, al controllo del territorio per evitare eventi malavitosi in relazione alla realizzazione delle opere pubbliche, alla costruzione dei nuovi valichi del Frejus e del Brennero. Per quest'ultimo, in particolare, viene proposto un chiaro cronoprogramma per consentire l'avvio dell'opera. Il ministro Matteoli ha infine ricordato che "nell'allegato infrastrutture sono prospettate una serie di azioni mirate alla riforma funzionale dell'Anas, delle Ferrovie dello Stato, dell'Enac, dell'Enav ed una serie di altre attivit. finalizzate al recepimento di capitali privati".

Roma - Latina e bretella Cisterna - Valmontone. Le osservazioni della provincia di Latina 12 luglio
<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=25887>

Si è tenuta nei giorni scorsi la conferenza dei servizi al progetto della Roma - Latina e della bretella di collegamento Cisterna - Valmontone, al costo complessivo di 2,2 miliardi di euro.

Alla conferenza ha partecipato anche la provincia di Latina che ha espresso il suo parere positivo, con prescrizioni, alla realizzazione alle importanti infrastrutture viarie.

La valutazione del progetto definitivo "Corridoio intermodale Roma - Latina e collegamento autostradale Cisterna - Valmontone" da parte della provincia di Latina, si basa necessariamente su alcune considerazioni di fondo del sistema trasportistico provinciale, atteso il forte impatto che la nuova realizzazione avrà sull'intera rete viaria.

A tal riguardo occorre premettere che le risultanze degli studi trasportistici della provincia di Latina hanno evidenziato le seguenti problematiche dovute alla configurazione attuale del sistema infrastrutturale e dell'uso del suolo:

1. forte presenza di traffico di scambio e di attraversamento;
2. carente livello di connessione tra il sistema costiero e il sistema socio - economico retrostante;
3. basso livello qualitativo dei collegamenti longitudinali.

Le conseguenze delle suddette criticità possono riassumersi in:

1. elevati tempi di percorrenza e difficoltà di spostamento per i diversi motivi, siano essi connessi a ragioni di lavoro o a ragioni di svago-turismo;
2. elevati costi, sia economici che ambientali, a vario titolo sostenuti dalla collettività per utilizzare il sistema della mobilità come oggi configurato;
3. ridotta capacità di attrarre turismo di qualità rispetto alle potenzialità offerte dal territorio provinciale.

Nel corso della stesura del PTPG provinciale sono state individuate tre linee d'azione da definirsi in maggior dettaglio nei piani provinciali di governo della mobilità:

1. Adeguamento e completamento della rete longitudinale sovra provinciale per migliorare il livello di connessione nord-sud e l'accesso e la distribuzione verso i poli di attrazione da parte dell'utenza turistica e del tessuto sociale e produttivo della provincia, in particolare attraverso la realizzazione di un collegamento veloce Roma -Formia - Campania;
2. adeguamento e completamento della rete di livello provinciale con particolare riferimento alla rete trasversale che viene a costituire il sistema di adduzione da e per l'asse di collegamento longitudinale;
3. riduzione del traffico privato attraverso il riassetto dei servizi di trasporto collettivo incentrato sulla realizzazione di un sistema di metropolitana provinciale.

Criticità rilevate

Pur considerando che i collegamenti longitudinali e trasversale in esame si inseriscono coerentemente nel disegno di riassetto complessivo del sistema delle infrastrutture e della mobilità posto in atto dalla provincia di Latina tuttavia si rileva quanto segue:

1. la realizzazione del "Corridoio Intermodale Roma - Latina", migliorando la qualità del collegamento nord - sud, comporterà presumibilmente un incremento del traffico rispetto all'attuale Pontina già fortemente congestionata nella tratta Aprilia - Roma;
2. l'interruzione del "Corridoio Intermodale Roma - Latina" all'altezza dello svincolo Tor dè Cenci in prossimità di località Osteria Malpasso raccoglierà e convoglierà tutto il traffico diretto al centro di Roma attraverso i circa 5+950 chilometri di Pontina non adeguati fino alla confluenza con via Cristoforo Colombo;
3. il traffico diretto all'aeroporto Leonardo da Vinci sarà costretto a raggiungere e ad utilizzare il GRA, anche esso già sovraccarico, e a percorrerlo in direzione nord - ovest fino allo svincolo con l'autostrada "Roma - aeroporto di Fiumicino";
4. anche il traffico pesante e turistico diretto al porto di Civitavecchia sarà costretto, nella configurazione attuale, a procedere attraverso il GRA e ad immettersi sulla A12 all'altezza di località Piana del Sole ancora attraversando l'autostrada "Roma - aeroporto di Fiumicino";
5. in ogni caso, nella configurazione oggi prevista, tutto il traffico diretto a nord di Roma ha come unica alternativa quelle di raggiungere Valmontone e impegnare l'autostrada A1.

"Pertanto, - affermano il presidente Armando Cusani e l'assessore Salvatore De Monaco - anche in considerazione del fatto che si auspica che il tracciato della Roma - Latina entri a far parte di un corridoio che rappresenti un'alternativa sulla dorsale tirrenica al collegamento esistente nord - sud, oggi costituito dalla sola A1, l'eliminazione delle criticità evidenziate potrebbe essere contenuta attraverso la realizzazione di una bretella autostradale che colleghi lo svincolo Tor dè Cenci allo svincolo della A12 sulla A91 Roma - Fiumicino.

In tal caso l'intervento di realizzazione del "Corridoio Intermodale Roma - Latina e collegamento autostradale Cisterna - Valmontone" verrebbe ad assolvere compiutamente al proprio ruolo di collegamento nord - sud del territorio del Lazio meridionale andando a rappresentare l'auspicato collegamento per le realtà pontine con l'aeroporto di Fiumicino prima e con il porto di Civitavecchia più a nord.

Si conseguirebbero inoltre effetti positivi per il traffico turistico con origine e destinazioni nel Lazio meridionale e si potrebbe conseguire altresì, nella configurazione proposta, un alleggerimento del GRA per la quota di traffico diretto appunto da sud verso Fiumicino e Civitavecchia.

In sede di conferenza di servizi non abbiamo ritenuto di fare riferimento a problematiche localizzate relative alla miglior risoluzione di alcune interferenze con la viabilità esistente, che potrebbero migliorare l'efficienza della rete infrastrutturale dopo la realizzazione degli interventi in esame lasciando la definizione di tali dettagli progettuali alla fase di progettazione esecutiva.

In definitiva, nell'esprimere parere positivo, si condiziona lo stesso alle modalità di affidamento della gara.

A tal riguardo questo la provincia di Latina ha suggerito che la procedura di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori preveda un unico soggetto affidatario il quale si deve far carico della progettazione preliminare della nuova bretella Tor dè Cenci - A12 contestualmente alla progettazione e alla realizzazione delle tratte Roma - Latina e Cisterna - Valmontone.

Si ritiene - concludono Cusani e De Monaco - che attraverso tale procedura di potrebbero utilizzare gli eventuali fondi derivanti dalle economie di gara per la progettazione e la realizzazione (in tutto o in parte) del nuovo collegamento Tor dè Cenci - A12".

L'iniziativa della provincia di Latina è sostenuta anche dal Ministero per le Infrastrutture.

Ok alla nuova Pontina: cantieri nel 2010

1 luglio

http://ltempo.ilssole24ore.com/latina/2009/07/01/1042512-alla_nuova_pontina.shtml

Gara di appalto entro l'anno e cantieri aperti nel 2010 per la «Super Pontina».

Ma, soprattutto, l'allaccio diretto all'autostrada e un percorso che prevede un impatto ambientale nettamente inferiore ai precedenti progetti. Sono questi, secondo il presidente della commissione regionale urbanistica, e consigliere del Pd alla Pisana, Claudio Moscardelli, i tratti essenziali del progetto approvato in via definitiva dalla giunta regionale. L'iter, innanzitutto. Dopo il passaggio in giunta è prevista, prima della pausa estiva, l'ultima conferenza dei servizi, «ma qui non ci dovrebbero essere problemi - dice Moscardelli - considerato che il progetto ha recepito quasi tutte le istanze presentate dai singoli Comuni». Quindi, entro la fine dell'anno, la gara d'appalto europea, gestita dalla società mista Regione-Anas che si occupa del progetto e della stessa gara. Nel dettaglio del progetto, l'arteria sarà una vera

autostrada a quattro corsie, che nel tratto da Roma a Latina sarà a pagamento, con complanari per il traffico locale. Il tracciato ricalca per l'86% l'attuale Pontina, mentre in prossimità dei centri urbani di Aprilia e Pomezia saranno effettuati dei passanti. Due le novità interessanti, ha tenuto a precisare Moscardelli: «La prima è che il progetto prevede, a differenza dell'originario "Corridoio Tirrenico", l'allaccio diretto all'autostrada attraverso la realizzazione della bretella Cisterna-Valmontone. Inoltre, a Borgo Piave, è prevista la realizzazione di una tangenziale che aggira la città verso la zona Chiesuola fino a Borgo San Michele e da qui si riallaccia con la Pontina». Nel tratto fino a Terracina, invece, non previsto dal progetto, saranno effettuati lavori di messa in sicurezza, già finanziati e partiti, con la realizzazione di undici rotonde negli incroci a raso. L'opera è finanziata per il 40% da fondi pubblici, di cui la metà già deliberati dal Cipe, mentre il 60% è a carico del privato che si aggiudicherà l'appalto e che rientrerà dei fondi con i proventi dei pedaggi. Secondo Moscardelli, la «Super Pontina» consentirà a Latina di uscire dal suo isolamento e realizzare una viabilità importante per lo sviluppo del territorio. «Tutto questo - ha detto Moscardelli - unito alla realizzazione della strada "Mare-Monti", cioè quella che va dalle autolinee di Latina, passa per la motorizzazione e arriva a Latina Scalo. L'opera è già finanziata e c'è il progetto del primo lotto. Basterà questo per migliorare i collegamenti con la stazione ferroviaria, non serve la tramvia che mi auguro non si faccia. Puntiamo, invece, a portare più vicino a Latina la stazione ferroviaria».

CIPE opere immediatamente cantierabili

1 luglio

http://www.edilio.it/infrastrutture-cipe-opere-immediatamente-cantierabili/p_13775.html

Nelle prossime settimane sarà dato il via libera alla terza tranche di interventi.

Si tratta di progetti definitivi di opere le cui procedure di gara possono partire immediatamente.

Nella seduta odierna il Comitato interministeriale ha approvato opere di grande rilevanza strategica quali il progetto definitivo della galleria di sicurezza del Frejus, per un costo totale di circa 204 milioni di euro (l'avvio dei lavori è previsto entro l'anno) e dell'asse autostradale Brescia, Bergamo, Milano per un importo di 1,6 miliardi di euro.

L'opera sarà cantierata entro il prossimo luglio. Approvati interventi per il completamento dell'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria per un importo di 130 milioni di euro, l'asse stradale Agrigento-Caltanissetta per 990 milioni di euro e l'interporto di Termini Imerese per 80 milioni di euro.

Nel quadro delle opere pubbliche approvate dal Cipe sono state stanziati risorse per fronteggiare l'emergenza terremoto in Abruzzo, per le opere ferroviarie e stradali, per i nodi e sistemi metropolitani, per l'intermodalità e gli schemi idrici. 825 milioni di euro sono devoluti alla realizzazione di opere minori e per interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto.

In tale quadro sono stati approvati finanziamenti per l'avvio dei lavori del Terzo valico dei Giovi per 500 milioni di euro e di 950 milioni di euro per la linea ad Alta velocità Brescia-Treviglio.

Risorse anche per l'Expo 2015 relativi agli assi metropolitani M4 e M5.

Finanziati il sistema metropolitano Campano, i nodi urbani di Cagliari, Palermo, Catania e Bari.

Approvato infine il contratto di programma tra l'Anas e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il 2009 che ammonta a circa 1,5 miliardi di euro, al cui interno ci sono risorse per 570 milioni di euro per la manutenzione straordinaria.

UNIONE EUROPEA

Tajani, a Italia 80 milioni per progetti infrastrutture

10 luglio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20090710163434912492.html>

Circa 80 milioni di contributi Ue alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali italiane figurano nel piano di Bruxelles di finanziamenti europei per la ripresa economica (Eer): lo ha detto oggi a Madrid in una conferenza stampa il vicepresidente della commissione europea Antonio Tajani, responsabile per i trasporti. I progetti italiani cui Bruxelles intende contribuire, ha precisato, sono nella Tav Torino-Lione la tratta Susa-Stura, il nodo di Torino (con 52,74 milioni di euro), i lavori sull'anulare di Roma (2,98 milioni), l'incremento dell'accessibilità nautica del porto di Venezia Marghera (3,91 milioni), l'intervento sull'impianto ferroviario Roma Tiburtina (6,96 milioni), il progetto nuova generazione Sesar (4,084 milioni) e il miglioramento infrastrutturale del collegamento via acqua fra Mantova e l'Adriatico (9,3 milioni).

INFRASTRUTTURE PORTUALI, AEROPORTUALI, LOGISTICHE, ECC...

Quell'incomprensibile calcio alle infrastrutture portuali

22 luglio

<http://www.terraneews.it/news/2009/07/quell%E2%80%99incomprensibile-calcio-alle-infrastrutture-portuali>

INCHIESTA Lo denunciano Cgil, Cisl e Uil: il governo ha deciso di tagliare fondi e investimenti ai porti italiani, una delle risorse dell'economia nazionale. È una scelta che va in senso contrario a quanto fa il resto d'Europa, dove si aiuta il settore per giungere preparati alla fase successiva della crisi economica. Trieste e Genova nella ghigliottina, mentre le compagnie portuali rischiano il fallimento e il traffico merci va in tilt.

Era l'élite della classe operaia. I lavoratori portuali italiani fra gli anni Sessanta e Settanta rappresentavano la punta di diamante di un mondo, quello del lavoro, in piena trasformazione. E sono stati, con l'arrivo della concertazione e con la stretta delle privatizzazioni, una delle categorie più danneggiate, che ha subito conseguenze ben più profonde e gravi di tante altre. E soprattutto prima. In particolare a "crollare" è stato l'insieme delle compagnie portuali, passate da soggetti collettivi di lavoro di natura prettamente pubblica a imprese a tutti gli effetti.

E soggette a norme, vincoli e liberalizzazioni che ne hanno totalmente snaturato sia la funzione (quella del servizio di "banchina pubblica", ovvero servizio di carico e scarico delle merci in un porto non privatizzato) sia quella "istituzionale" passando da soggetto di mutuo soccorso fra lavoratori a imprese (Cooperative Spa). Per capire quanto sia stata profonda questa trasformazione basti pensare che la più grande delle compagnie italiane, quella di Genova, è passata dall'inizio degli anni Novanta a oggi da 6.000 a 1.000 lavoratori.

Un taglio enorme, che non è stato dovuto solo all'ingresso in porto della tecnologia legata al container e ai sistemi integrati di trasporto merci ma è frutto di un depotenziamento strategico voluto e perseguito dai governi che si sono succeduti in questi venti anni. E andiamo all'attualità di oggi, che dimostra proprio quanto sia elevato il disinteresse della politica e del sistema Paese verso la logistica portuale. «Di fronte a una condizione di crisi così pesante come quella attuale, invece che immettere risorse il governo sottrae quelle già destinate».

Lo denunciano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti a seguito di un emendamento al decreto legge 78/2009 con i provvedimenti anticrisi, in fase di conversione, che secondo le federazioni dei trasporti di Cgil, Cisl e Uil «priva i porti in grave crisi di 50 milioni». E a fare da "spalla" politica alla denuncia del sindacato arriva anche il deputato pidino Ettore Rosato che ricorda come «con la finanziaria del 2007 il governo Prodi aveva fatto un grande sforzo, autorizzando un contributo di 100 milioni per interventi concernenti i porti con connotazioni di hub portuali (cioè movimentazione merci) di interesse nazionale, nonché per il potenziamento dei servizi mediante interventi finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e delle attività di transhipment ».

Secondo Rosato: «In questo momento, decidere di tagliare proprio quelle risorse, privando i porti dei mezzi necessari a sostenere le sfide internazionali significa non cogliere l'importanza strategica del volano rappresentato dalle infrastrutture portuali. Fronteggiare la crisi non significa tamponare qua e là le falle con provvedimenti che si limitano a spostare risorse ma richiede una seria politica di investimenti e incentivi con cui sostenere il rilancio dell'economia reale».

Sorvolando su quante volte in passato il centrosinistra si sia defilato dall'affrontare la crisi della portualità, ancor prima della stretta causata dalla crisi economica e finanziaria globale, cerchiamo di capire quanto sia reale e consistente quest'impatto delle difficoltà del commercio internazionale sull'ambito della logistica italiana. La parola magica è 30%. Da novembre ad aprile il calo del trasporto di merci nei nostri mari e di conseguenza delle attività portuali ha avuto una flessione del 30%.

Le ragioni sono imputabili sia alla crisi economica, ovviamente, sia all'aggressività dei nostri concorrenti nel Mediterraneo, anche questo è un fatto certo basti guardare i risultati dell'ultimo anno del terminalista sloveno Luka Koper, ma è un dato di fatto che la portualità italiana è andata in crisi ben prima del crack finanziario. E che si tratta di una crisi strutturale e impiantistica e non "stagionale". E mentre in tutta Europa ci si attrezza e si aiuta il settore, per la fase successiva alle conseguenze del crollo economico, in Italia si tagliano le già esigue risorse individuate dal governo precedente.

Dietro questo depotenziamento e apparente disinteresse tradottosi in ulteriori tagli ai porti italiani, emerge invece una strategia politica ed economica. Non siamo davanti a sottovalutazioni e incompetenze, quindi, ma a un "affare" vero e proprio. Esiste, ormai è evidente, un progetto per trasformare Genova e Trieste in porti corridoio verso l'Europa centrale e settentrionale. Sponsorizzata, la strategia, dal presidente dell'Authority di Genova Luigi Merlo e da un gruppo non ancora ben chiaro di grandi imprenditori italiani (e non).

Un progetto recepito da una parte del governo e infilato con puntualità nel Dpef. Il progetto per rilanciare i due hub prevede di fatto la chiusura delle due Autorità portuali (Genova e Trieste) e la nomina di commissari in sostituzione dei presidenti. Notare bene: commissari. In piena sintonia con strategia dell'attuale governo del risolvere tutte le questioni

più spinose a colpi di commissariamenti e di gestione straordinaria in deroga. Bertolaso insegna.

Le contraddizioni tra Pdl e Lega

Ma c'è qualcosa di strano in questa ultima uscita della maggioranza sulla vicenda porti. Il fronte Pdl-Lega sembra, anche qui, tutt'altro che compatto. Infatti, nelle stesse ore in cui il progetto vedeva la luce nel Dpef, il presidente della Commissione trasporti del Senato, Luigi Grillo, presentava il testo di riforma della legge 84/94 (la legge di riferimento sui porti), che non cita affatto un sistema di porti corridoio. Rimane però la certezza che il centrodestra ha deciso di mettere le mani su quel che resta dei porti italiani.

E che c'è chi sta per fare grandi affari dopo un decennio di depotenziamento e "svalutazione" forzata del patrimonio dei moli italiani. Come si traduce tutto questo "movimento" di colletti bianchi sui lavoratori portuali? In uno svuotamento ulteriore. Il salario del portuale, a eccezione dei dipendenti diretti dei terminalisti, è fondato da una quota fissa e da una sorta di "cottimo" legato alla merce (tipologia e quantità).

E i lavoratori delle compagnie portuali intervengono sui picchi di lavoro, quindi quando c'è un alto flusso di merci si chiamano lavoratori dal bacino di braccia fornito dalle compagnie o dalle cooperative similari (come quelle presenti nel porto di Trieste). Davanti a un crollo verticale dei traffici ci si trova davanti a una crisi sia occupazionale che "imprenditoriale" (considerando le Compagnie delle imprese a tutti gli effetti) senza pari. Da qui l'integrazione del salario grazie alla cassa integrazione ordinaria (e straordinaria).

Un sistema che sta mandando letteralmente in fallimento l'insieme delle compagnie portuali italiane, favorendo i terminalisti e gli armatori a discapito di quel poco di pubblico che rimane e la creazione di hub portuali sottratti integralmente al governo pubblico. Per fare un esempio la Compagnia di Trieste, ormai residuale, è attualmente commissariata e in vendita e, ovviamente, chi sta cercando di acquistarla (o meglio di acquistare l'autorizzazione al lavoro in banchina previsto dall'articolo 17 della legge 84/94) sono i terminalisti/armatori che così, proprio grazie a questa autorizzazione, non avrebbero più bisogno di rivolgersi esternamente (con costi aggiuntivi) per far fronte ad eventuali picchi di lavoro.

Ma la crisi è solo italiana? No. Tutto il sistema portuale, legato ai traffici delle merci, è entrato in crisi. Licenziamenti, chiusure, imprese che falliscono si segnalano in tutto il mondo. Il 30/35 per cento di contrazione nel commercio in meno di un anno ha colpito duramente il sistema cinese e quello indiano (si parla di decine di migliaia di posti di lavoro persi in meno tre mesi da gennaio a marzo in India), anche gli Usa stanno entrando in crisi (con una riduzione di quasi il 50 per cento dei traffici ferroviari di container e il blocco sostanziale degli snodi ferroviari nelle città portuali), stesso dicasi per i porti atlantici europei e quelli mediterranei di Spagna, Francia e Grecia.

La differenza fra Italia e resto del mondo è che, mentre in Italia si taglia e si depotenzia da anni, altrove si è investito sia in infrastrutture sia in tecnologia e che quindi il sistema, ben integrato con gli altri settori della logistica (aerei, ferrovie, sistemi viari), al termine della contrazione finanziaria ed economica, sarà in grado velocemente di mettersi al lavoro, mentre in Italia, probabilmente, ci troveremo a speculare sugli enormi patrimoni potenzialmente edificabili di enormi aree portuali abbandonate e dequalificate. Non sembra proprio, la nostra, una strategia da Paese del G8.

Pietro Orsatti

NOTIZIE DALLE REGIONI

Regione Friuli Venezia Giulia stanZIA altri 237 mln

14 agosto

http://www.asca.it/regioni-FVG_INFRASTRUTTURE_REGIONE_STANZIA_ALTRI_237_MLN-419344-friuli-7.html

"Superare l'inadeguatezza del sistema infrastrutturale del Friuli-Venezia Giulia per uscire da un'emergenza oramai riconosciuta anche dal Governo nazionale. Un lavoro di anni che raccoglie sforzi fatti nel passato e sicuramente andrà oltre la fine di questa legislatura." Lo ha affermato l'assessore regionale alle Infrastrutture, Riccardo Riccardi, illustrando i contenuti del Programma pluriennale delle Infrastrutture che la Giunta regionale ha approvato destinando ulteriori 237 milioni di euro che si inseriranno in un ampio Piano di investimenti complessivi stimato in circa 2,9 miliardi di Euro.

"Non basteranno le ingenti risorse pubbliche, ci vorranno - continua Riccardi - anche capitali privati e sarà necessario utilizzare i poteri affidati al presidente Tondo con la gestione commissariale per ridurre al minimo possibile i tempi per opere nuove ed altre ferme".

"Il Friuli Venezia Giulia, in particolare dopo il completamento della Grande Viabilità di Trieste, del Passante di Mestre, della bretella che collega Gorizia con l'asse autostradale sloveno verso Lubiana e della A28, si ritroverà al centro di un sistema di mobilità su gomma ancor più in sofferenza perché i traffici, da e per la regione, potranno essere smaltiti con difficoltà a causa di maggiori velocità e di quote elevate di transito di mezzi pesanti".

"Senza dimenticare iniziative a favore del riequilibrio modale", l'assessore insiste nell'indicare come l'unica cura sia rappresentata dalla riqualificazione della rete autostradale con la terza corsia sulla A4 (anche in regione Veneto), unita al raccordo autostradale Villesse-Gorizia, e da numerosi interventi per la fluidificazione e la messa in sicurezza del sistema.

Lavori che interesseranno nuove viabilità, riqualificazione di reti e nodi esistenti, oltre ad ingenti interventi di manutenzione.

Si tratta di oltre 2 miliardi di euro per la rete autostradale (dei quali la metà tra l'allacciamento con il Passante di Mestre ed il Tagliamento) con la copertura nel piano finanziario di Autovie Venete, di oltre 500 milioni di euro per la viabilità ordinaria a carico del bilancio della Regione, di circa 160 milioni di euro da Friuli Venezia Giulia Strade e di 133 milioni di euro di opere Anas.

Calabria: Loiero, entro 2010 varo infrastrutture Cosenza

30 luglio

http://www.asca.it/regioni-CALABRIA_LOIERO_ENTRO_2010_VARO_INFRASTRUTTURE_COSENZA-416175-calabria-4.html

Il Presidente della Regione Calabria, Agazio Loiero, ha incontrato il Presidente della Provincia di Cosenza, Mario Oliverio, e i sindaci di Cosenza e Rende, Salvatore Perugini e Umberto Bernaudo. Argomento: le infrastrutture e la strategia messa in atto dalla Regione nei confronti di ciascuna provincia per migliorare i collegamenti fra i singoli capoluoghi, la mobilità interna alle aree urbane e intervenire su porti, aeroporti, ferrovie e strade.

Per la provincia di Cosenza, in particolare, si è discusso degli interventi sul porto di Corigliano (che sarà completato con alcune infrastrutture e servizi fondamentali), sulle trasversali Sibari-Spezzano-Guardia Piemontese e Paola-Rende-San Giovanni in Fiore-Crotone, della riqualificazione della 106, della messa in sicurezza della Statale 18 (tra Tortora e Amantea) e della realizzazione dello svincolo autostradale Serra Spiga-Castrolibero. Grande attenzione è stata posta poi sul progetto di un sistema metropolitano per l'area urbana di Cosenza, con realizzazione della cosiddetta "metropolitana leggera" Cosenza-Rende-Arcavata. Il progetto è già in una fase avanzata: esiste un tavolo tecnico e c'è condivisione sull'utilizzo del "ferro", scelta che consentirà di ottimizzare la rete infrastrutturale già esistente e permette un'integrazione con il Tirreno cosentino e il catanzarese, "agganciando" di fatto il resto della rete ferroviaria. Entro l'inizio del 2010 si prevede di partire con le gare d'appalto per realizzare quest'opera strategica.

"È stato un incontro importante perché si mobilitano le risorse, si utilizzano le risorse del Por su una progettualità qualificata relativamente alle infrastrutture portuali, viarie e infine alla metropolitana leggera Cosenza-Rende-Università. Grazie alla volontà del Presidente Loiero - ha detto il Presidente della Provincia di Cosenza, Mario Oliverio - speriamo di mettere a gara questo progetto importantissimo e strategico tra la fine dell'anno e il principio del 2010". Soddisfatto anche Salvatore Perugini, sindaco di Cosenza.

"Io credo che sia stata una riunione molto importante nel corso della quale è emerso da parte di tutti i soggetti un grande senso di responsabilità. Stiamo parlando di opere che guardano allo sviluppo di aree nell'interesse regionale. Parlando di metropolitana leggera Cosenza-Rende-Arcavata - ha detto Perugini - parliamo di un progetto che certamente serve l'area urbana cosentina ma si inserisce in un quadro più complessivo di programmazione regionale. Questo è quello che dobbiamo fare, questa è la strada: mai più incompiute, mai più interventi a macchia di leopardo. Questi due dati, nella illustrazione che fatto il Presidente della Regione Loiero, sono emersi con grande chiarezza. Noi li condividiamo e faremo la nostra parte".

Anche Umberto Bernaudo, sindaco di Rende, si è espresso positivamente sull'incontro e sulle decisioni prese in sinergia con la Regione, la Provincia e il Comune di Cosenza.

"Dopo anni di parole, finalmente qualche fatto. Questo incontro - ha detto il sindaco di Rende - segna un passaggio importante per il progetto della metropolitana. C'è questo impegno da parte del Presidente Loiero di finanziare l'opera quasi per intero quindi siamo molto fiduciosi che per l'inizio dell'anno prossimo si possano iniziare i lavori".

Marche, accordo su piastra logistica Fabriano

29 luglio

http://www.agi.it/ancona/notizie/200907291922-cro-rt11335-infrastrutture_marche_accordo_su_piastra_logistica_fabriano

Accordo a cinque, Regione Marche, comune di Fabriano, Rfi, Anas e la Quadrilatero Marche Umbria Spa sulla piattaforma logistica di Fabriano, intervento che si inserisce nel progetto Quadrilatero e consentirà di dare vita a un processo di intermodalità viaria, ferroviaria e logistica. La giunta regionale ha approvato lo schema dell'intesa che - come riferisce l'assessore alle Infrastrutture, Lidio Rocchi - "permetterà alla Società Quadrilatero di emanare il bando di gara per l'individuazione del concessionario dell'area leader di Fabriano destinata a ospitare la piastra logistica". Il documento sancirà l'avvio dei rapporti tra gli enti coinvolti e documenterà lo stato di avanzamento delle attività

concertate tra gli enti stessi. In questo modo, il progetto compie un ulteriore passo in avanti, accelerando la realizzazione delle infrastrutture necessarie al rilancio non solo del distretto di Fabriano, ma delle aree interne. Anche per il presidente della Società Quadrilatero, Gaetano Galia, 'si tratta di un importante risultato per il territorio e per l'appetibilità dell'area leader di Fabriano, che presto sarà collocata sul mercato'. Il protocollo, infatti, prevede l'ottimizzazione dell'attuale sistema logistico infrastrutturale, consentendo di migliorare la rete dei trasporti viari e ferroviari, grazie allo sviluppo dell'intermodalità e alla maggiore interconnessione funzionale. L'intesa prevede l'assolvimento di alcuni adempimenti amministrativi da parte dei firmatari, relativi alla progettazione preliminare approvata dal Cipe (a carico della Quadrilatero), alla concertazione tra enti (affidata alla Regione Marche), al supporto tecnico (comune di Fabriano).

Inoltre, Rfi si impegna a consentire la realizzazione di uno snodo di collegamento della rete ferroviaria alla piastra logistica, per rilocalizzare lo scalo merci, dal centro cittadino all'area leader, mentre l'Anas adeguerà la progettazione preliminare della pedemontana Fabriano-Sassoferrato, mantenendo l'attuale configurazione a rotatoria, in cui confluiscono la 'Fabriano-Sassoferrato', la 'Fabriano-Muccia', lo svincolo Fabriano

Energia, infrastrutture e sociale In 39 punti il futuro del Lazio

23 luglio

http://ltempo.ilsole24ore.com/roma/2009/07/23/1050904-energia_infrastrutture_sociale_punti_futuro_lazio.shtml

Trentanove punti per disegnare un nuovo «modello Lazio» che guardi al futuro oltre la crisi. Il presidente della Regione Piero Marrazzo ha presentato ieri il patto siglato a metà maggio con i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil che diventa, di fatto, il banco di prova dei suoi prossimi otto mesi di legislatura prima delle elezioni regionali del 2010. Il presupposto da cui partire è la crisi, che «fa male – dice Marrazzo dal palco dell'Auditorium di fronte alla platea di imprenditori, rappresentanti politici e forze sindacali – perché è come il terrorismo negli anni '70». Per questo gli impegni da rispettare «dieci dei quali già realizzati», sono tanti e vanno dall'aumento delle risorse per la legge sul reddito minimo garantito, al sostegno alla ricerca, passando per la riduzione delle liste d'attesa, la realizzazione degli asili nido, il piano casa, le opere infrastrutturali, fino alla banda larga e all'approvazione del piano regionale sull'energia.

Le mail di disagio mandate dai cittadini a «Dillo a Marrazzo» fanno da cornice al discorso del presidente della Regione che parte con un riferimento alla figlia Giulia «che ha appena fatto la maturità e ha a cuore il problema casa e lavoro», continua con un momento di commozione quando legge la mail di una signora che gli chiede «di non far diventare i suoi genitori, che sono stati appena sfrattati, dei clochard» e finisce con una risposta politica a margine del convegno: «Voterò Pierluigi Bersani alla segreteria del Pd». Ad ascoltarlo ci sono anche i segretari nazionali di Cgil, Cisl e Uil, Epifani, Bonanni e Angeletti che si compiaceranno dell'accordo definendolo «prezioso e unico nel panorama nazionale», oltre all'assessore al Bilancio del Comune Maurizio Leo, al presidente della Confcommercio Roma Cesare Pambianchi, a quello della Uir Aurelio Regina, al presidente della Camera di Commercio Roma Andrea Mondello e al suo vice Lorenzo Tagliavanti.

Il richiamo alla coesione da parte di Marrazzo è continuo. Soprattutto quando parla dei cinque simboli che costituiscono all'interno del patto altrettanti banchi di prova: il futuro di Alitalia e dell'aeroporto di Fiumicino, la riapertura del San Giacomo, il salvataggio dell'Irbm di Pomezia, l'operato di Banca Impresa Lazio e la realizzazione della Pontina bis.

«Raggiungibili – sostiene – solo con il concorso di tutti i protagonisti della vita istituzionale ed economica». Buona parte del suo discorso lo assorbe il problema sanità. «Il deficit è stato dimezzato. Ora la costruzione di una nuova sanità che guardi per prima cosa al territorio». E ancora: «Standard%Poor's ha aumentato il rating della Regione, abbiamo i conti in ordine e saremo in grado di pagare i fornitori del sistema sanitario entro 180 giorni».

Il discorso di Marrazzo raccoglie i consensi della platea (ma le critiche del Pdl, «soliloquio che non aggiunge niente di nuovo sotto il sole del malgoverno che ha caratterizzato questi anni di gestione») e offre anche spunti per lanciare proposte. Quella di Regina, per esempio, «annunciamo un piano energetico che prevede l'ammodernamento della rete elettrica», di Tagliavanti «per uscire dalla crisi gli enti locali rimettano subito in cantiere le opere», e dell'assessore Leo «il Comune pensa a bonus formativi per collocare i lavoratori in ruoli professionali più competitivi».

Cura del ferro per la Capitale

17 luglio

http://ltempo.ilsole24ore.com/roma/2009/07/17/1048352-cura_ferro_capitale.shtml

Nerina Stolfi Risolvere il padre di tutti i problemi, quello della mobilità capitolina, è uno sforzo da titani ma diversi sono i progetti sul tavolo dell'Amministrazione comunale. Potenziamento della linea ferroviaria, recupero e allargimento del Gra, Superpontina, parcheggi di scambio e rilancio del litorale, sono alcune delle soluzioni uscite ieri dal convegno «Infrastrutture e trasporti» dov'erano presenti oltre al sindaco Gianni Alemanno e al ministro dei Trasporti Altero

Matteoli anche il consigliere regionale Pdl Luigi Celori e il consigliere comunale Antonello Aurigemma, presidente della commissione capitolina Mobilità. L'investimento per le infrastrutture si aggirerebbe intorno agli undici miliardi di euro, da reperire anche attraverso risorse private.

«Abbiamo trovato i finanziamenti per la linea D della metropolitana e finanziato la C - ha spiegato il sindaco Alemanno - Dobbiamo inoltre sviluppare con chiarezza un rapporto con le Ferrovie dello Stato per sciogliere alcuni nodi irrisolti, come l'anello ferroviario e il potenziamento della linea che collega Roma con la Fiera e l'aeroporto di Fiumicino.

Parallelamente a questo vanno affrontate anche altre due questioni: quella dell'Hub di Fiumicino e quella dello sviluppo dei porti di Fiumicino e Civitavecchia». Concetti questi ribaditi anche dal ministro Matteoli, secondo cui «le stazioni ferroviarie di Roma devono essere reinventate in modo da interagire con la griglia dei trasporti urbani e aeroportuali. Roma ha 1.130 chilometri di rete ferroviaria per i quali il Cipe ha sbloccato i fondi per il potenziamento».

Secondo Luigi Celori «bisogna recuperare il Grande raccordo anulare: secondo l'Anas, entro cinque anni, sarà completamente bloccato; fare dunque la bretella all'altezza di Tor de' Cenci che diventi così il secondo anello intorno a Roma. Infine resta necessario fare la Superpontina». La storia delle amministrazioni capoline è lastricata di buone intenzioni. Nel passaggio da queste ai fatti concreti ci sono decenni di delusioni e promesse vane. Alemanno&C. sembrano seriamente intenzionati a smentire questa nemesi

Infrastrutture, per l'Abruzzo sono in arrivo 9 miliardi

16 luglio

<http://abruzzoblog.blogspot.com/2009/07/infrastrutture-per-labruzzo-sono-in.html>

Un programma che prevede investimenti per 9 miliardi di euro e che interessa la realizzazione e il completamento di opere infrastrutturali strategiche di natura stradale, autostradale, ferroviaria, idrica, portuale e aeroportuale: il progetto è inserito nell'intesa generale quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Abruzzo relativa alle infrastrutture strategiche. Il documento riconosce all'Abruzzo un ruolo di snodo strategico tra le direttrici nord-sud e in particolare quello di 'ponte' con i balcani. La Regione pensa a una strategia di lungo periodo che preveda la realizzazione di grosse opere infrastrutturali che dovranno integrarsi con i piani territoriali (il nuovo Piano Strategico Regionale, il Programma Regionale di Sviluppo e i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali) e a una strategia di medio e breve periodo relativa alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e alla mobilità interna di competenza regionale. Affinché le risorse previste nel piano possano essere rese disponibili, sarà necessario elevare al livello di cantierabilità i progetti delle opere che si intendono realizzare, coinvolgendo tutti i soggetti attuativi in periodici tavoli di monitoraggio. Tra le opere contenute nell'intesa relative allo sviluppo della rete infrastrutturale, il completamento della S.S. 80 Teramo-mare; il completamento della dorsale Amatrice-Montoreale-L'Aquila; il raddoppio della carreggiata della sede stradale della S.S. 690 Avezzano-Sora; il completamento della pedemontana Abruzzo-Marche; collegamento viario tra la S.S. 16 e il porto di Ortona; lavori di adeguamento in variante alla S.S. 16 da Montesilvano a Silvi marina nord; il miglioramento della tratta ferroviaria Pescara-Roma con la realizzazione di varianti di tracciato che permetteranno di ridurre ad appena due ore il trasporto ferroviario tra le due città; una nuova tratta ferroviaria ad alimentazione elettrica L'Aquila-Tagliacozzo con connessione sulla linea ferroviaria Pescara-Roma; il completamento del porto regionale di Ortona; il prolungamento della pista dell'aeroporto di Pescara e la relativa messa a norma.

A Torino una nuova società per la gestione delle infrastrutture per il trasporto pubblico

7 luglio

<http://www.ilpendolaremagazine.it/public/magazine/articolo/a-torino-una-nuova-societa-per-la-gestione-delle-infrastrutture-per-il-trasporto-pubblico-253.asp>

Approvata dalla Giunta Comunale di Torino una delibera di indirizzo per la ristrutturazione del settore dei trasporti torinesi che prevede la costituzione di una nuova società "infotrasporti.To S.r.L." per la gestione delle infrastrutture e degli impianti per il trasporto pubblico della città.

Alla nuova società infatti, che nascerà dallo scorporo di GTT, sarà conferita la proprietà delle infrastrutture tranviarie, delle fermate e degli impianti della linea 1 della metropolitana, per un valore complessivo è in circa 1 miliardo e quattrocento milioni di euro. Il capitale di partecipazione del Comune alla nuova società, inizialmente prevista per il 100%, sarà determinato dai beni mobili ed immobili che le verranno conferiti, mentre solo per l'atto di costituzione, il comune di Torino verserà di 50.000 euro come capitale sociale iniziale. La Regione Piemonte potrà entrare nella società in qualità di socio di minoranza.

Nessuna variazione prevista per i servizi svolti da GTT, che manterrà e proseguirà la propria attività. Seppure con la riduzione del patrimonio conseguente alla cessione degli impianti, GTT si caratterizzerà come società d'esercizio avente il compito di gestire il trasporto pubblico locale, la linea 1 della metropolitana ed il trasporto automobilistico

extraurbano e ferroviario sulle linee Torino/Ceres e Canavesana, il servizio dei parcheggi e della sosta a pagamento, la navigazione sul Po, il trasporto disabili, il servizio degli ausiliari del traffico, il car sharing e bike sharing. Il materiale rotabile invece, di proprietà del Comune, potrà essere ceduto "a titolo oneroso" alla nuova società o alla società di esercizio dopo una congrua valutazione economica. Alla "Infotrasporti.To" inoltre saranno trasferite anche le attività di engineering, progettazione, costruzione e sviluppo di impianti ed infrastrutture dei sistemi di trasporto.

CONVEGNI

Paesaggio: una grande occasione per il Veneto delle infrastrutture

10 luglio

<http://www.avvenire.it/GiornaleWEB2008/Templates/Pages/ArticlesInItaliaCresce.aspx?IdArticolo=1bea61e4-63f1-4b87-8243-25b09192698d>

L'esigenza di dare al Veneto un ampio ventaglio di infrastrutture va colta anche come una straordinaria occasione, forse non ripetibile, per il riordino a scala territoriale della Regione. Le nuove grandi infrastrutture devono assumere il valore paesaggistico come principio fondante della qualità della progettazione e della realizzazione, mentre un corretto e armonico rapporto tra infrastrutture e paesaggio crea ricadute positive sul territorio, anche in termini di rilancio economico. Sono queste le principali indicazioni conclusive della giornata di studio e di confronto promossa oggi a Padova dalla Regione sul tema del "Paesaggio: una grande occasione per il Veneto delle infrastrutture".

Nel corso della seduta plenaria finale, chiusa dall'assessore alle politiche della mobilità Renato Chisso, sono stati delineati i principi cui attenersi per sintonizzare esigenze infrastrutturali e, appunto paesaggio. "Un salto culturale – l'ha definito Chisso – che è già alla nostra portata, ma che fornisce pure indicazioni di condotta per decisioni che vengono prese altrove, in altre parti del territorio". Va cambiato il contesto che oggi vede la città diffusa come risultato del predominio della quantità sulla qualità, specchio di una società in cui l'individuo tende a confondersi nella generalità indistinta, con la conseguente perdita persino dei caratteri identitari. "L'insediamento diffuso è quindi un continuum nel quale si smarrisce la capacità di rappresentazione di quelle identità che rendono uniche una comunità ed i suoi componenti. Questa mancanza di capacità di rappresentazione è originata dalla perdita della qualità della forma e della consapevolezza che la bellezza è un bisogno primario e quindi un diritto dell'essere umano".

E' necessario dunque ripensare anche alle infrastrutture secondo un principio non più solo efficientistico, ma come strumento capace di generare qualità e addensare nuove forme, nuovi modelli insediativi e nuove opportunità economiche. Questa enunciazione sta alla base già del PTRC e del suo adeguamento a Piano Paesaggistico Regionale di concerto con il Ministero dei Beni Culturali." Mentre questi grandi piani seguono la loro strada – ha affermato Chisso – le grandi opere che servono al Veneto vanno avanti ed è quindi indispensabile, per dare coerenza al progetto di sviluppo sostenibile del Terzo Veneto, condividere e assumere principi di tutela e valorizzazione paesaggistica che orientino la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture strategiche".

RAPPORTI & RICERCHE

Pubblicato Libro Bianco su "Conflitti Ambientali e Infrastrutture di Trasporto"

23 luglio

<http://www.avanzi.org/news/index.html#librobianco>

È stato recentemente pubblicato un Libro Bianco, promosso e coordinato da Avanzi - Idee, ricerche e progetti per la sostenibilità, Consorzio Metis - Politecnico di Milano e TRT - Trasporti e Territorio, su *Conflitti Ambientali e Infrastrutture di Trasporto*.

La ricerca parte da un presupposto che è già di per sé un risultato: quello di riconoscere che i conflitti ambientali sono un fenomeno fisiologico e non patologico.

Le proposte del Libro Bianco sono indirizzate a una molteplicità di soggetti, tutti quelli coinvolti a vario titolo nei processi decisionali relativi ad investimenti in infrastrutture, a partire dai proponenti, fino ad arrivare a amministratori pubblici, costruttori, gestori e finanziatori. Vengono chiamati in causa anche il legislatore e l'esecutivo che, attraverso leggi e regolamenti hanno la possibilità di intervenire sul corpus normativo con alcune chiarificazioni, modifiche alle procedure ed emanazione di linee guida.

[Scarica il riassunto \(.pdf\)](#)

[Scarica la versione integrale \(.pdf\)](#)

Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - anno 2007-2008

16 luglio

<http://6qt.blogspot.com/2009/07/conto-nazionale-delle-infrastrutture-e.html>

E' uscita la nuova edizione del [Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti \(CNIT 2007-2008\)](#).

Il volume offre un'ampia panoramica sullo stato e sull'evoluzione del settore ed illustra i risultati di oltre ottanta tra rilevazioni ed elaborazioni statistiche sulle infrastrutture e sui trasporti.

LA COMMISSIONE AL LAVORO

http://www.inu.it/commissioniegruppi/commissioni/infrastrutture_2008.html