

N *NEWSLETTER* "INFRASTRUTTURE"

- Grandi opere & Finanziamenti
- Infrastrutture portuali, aeroportuali, logistiche, ecc...
- Notizie dalle Regioni
- Ricerche & Rapporti
- La Commissione al lavoro

GRANDI OPERE & FINANZIAMENTI

Matteoli, Mestre-Civitavecchia a Cipe entro marzo

21 gennaio

http://www.agi.it/perugia/notizie/201001221914-eco-r010733-infrastrutture_matteoli_mestre_civitavecchia_a_cipe_entro_marzo

Il progetto dell'autostrada Mestre-Civitavecchia dovrebbe approdare al Cipe entro marzo. Ad annunciarlo il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli nel corso di un incontro che si è svolto oggi alla Camera di commercio di Perugia. Sollecitato dalla presidente della Regione Umbria, Maria Rita Lorenzetti, sulla riqualificazione della E45, il ministro ha ricordato che "il progetto rientra nell'asse autostradale Mestre-Civitavecchia, su cui già hanno dato parere favorevole 5 regioni ed è in corso la valutazione di impatto ambientale". Matteoli ha sottolineato come l'intero tracciato abbia un costo di 6,5 miliardi di euro, di cui 5,8 finanziati attraverso un project financing. "Spero - ha concluso - ma penso di potermi sbilanciare, che entro marzo porteremo l'opera al Cipe".

La Corte dei Conti abbatte il Ponte. «Costi e traffico, stime da rifare»

16 gennaio

<http://www.terraneews.it/news/2010/01/la-corte-dei-conti-abbatte-il-ponte-%C2%ABcosti-e-traffico-stime-da-rifare%C2%BB>

La Corte dei Conti boccia il ponte sullo Stretto di Messina. Dopo anni di battaglie degli ambientalisti, arriva ora il suggello della massima magistratura contabile che demolisce punto su punto i pilastri progettuali dell'infrastruttura. Sotto accusa i costi elevatissimi, la fattibilità tecnica e la compatibilità ambientale. Ma andiamo con ordine. La Corte dei Conti ha innanzitutto ricordato che la spesa per l'opera, risultante dall'importo previsto nel progetto preliminare approvato nel 2003, ammonta a 4,68 miliardi di euro ma che nell'Allegato Infrastrutture al Dpef 2009/2013 l'importo per il ponte sullo Stretto di Messina è indicato in 6,1 miliardi (la stessa cifra è indicata nel Dpef 2010/2013).

Conti alla mano, un aumento di oltre 1,5 miliardi. Sotto accusa della magistratura contabile anche le stime del traffico, formulate nel 2001 e che oggi «potrebbero verosimilmente non solo essere non più aggiornate ai tempi attuali, ma anche non coerenti con il quadro economico della sopraggiunta congiuntura economica». In due parole: bisogna rifare tutti i conti. «Solo un'adeguata stima dei volumi di traffico viario e ferroviario potrà effettivamente consentire, rispettando il quadro della finanza di progetto su cui si fonda circa il 60% delle risorse complessive, di sostenere gli oneri finanziari per interessi che graveranno sui capitali presi a mutuo».

Riguardo alla fattibilità tecnica, la Corte segnala che «il modello progettuale infrange ogni primato sinora esistente: rispetto al ponte più lungo ad unica campata attualmente esistente al mondo, il ponte giapponese di Akashi-Kaikyo con una campata unica di metri 1.991, quello sullo stretto di Messina avrebbe una lunghezza superiore del 39,6%, pari a metri 3.300». E il j'accuse dei giudici contabili non si ferma qui. La Corte ha infatti raccomandato all'Amministrazione di valutare attentamente le questioni ambientali «al fine di rendere compatibile l'intervento con le misure di tutela e protezione adottate nell'area».

Un'analisi costi-benefici che delinea uno scenario di oggettivo spreco di risorse e che, naturalmente, fa esultare i Verdi e gli ambientalisti: «Quelle della Corte dei Conti - rileva il presidente del Sole che ride, Angelo Bonelli - sono le stesse obiezioni che da sempre poniamo al governo Berlusconi su un'opera costosissima e senza alcuna utilità. Il governo eviti di buttare letteralmente a mare circa 7 miliardi di euro per il Ponte. Le vere priorità dell'Italia e del Mezzogiorno sono altre: lotta al dissesto idrogeologico, realizzazione di collegamenti ferroviari efficienti e realizzazione di una rete idrica per portare l'acqua in città che ancora sono servite da autobotti».

Gli fa eco il senatore Pd Roberto Della Seta: «Prima ancora dell'apertura dei cantieri il costo preventivato per l'opera è già lievitato di un miliardo e mezzo». Dal 17 dicembre del 1971, giorno in cui il governo Colombo approvò la legge 1158 che autorizzava la creazione di una società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile viario e ferroviario, sono passati 39 anni. Miliardi al vento. E della prima pietra si son perse le tracce.

Valerio Ceva Grimaldi

Presentato il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina

12 gennaio

<http://www.omniauto.it/magazine/10796/presentato-il-progetto-del-ponte-sullo-stretto-di-messina>

Il Ponte sullo Stretto di Messina sarà un collegamento stabile e continuativo, aperto 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, che consentirà di attraversare lo Stretto in tre minuti. Per chi ancora non riesce ad immaginarlo, basti dire che ci saranno 6 corsie stradali, tre per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza); due corsie stradali di servizio e due binari. Ogni ora il Ponte, che avrà torri alte 382,60 metri e decine di migliaia di cavi per il sistema di sospensione,

verrà attraversato da 6.000 auto ed ogni giorno verrà transitato da 200 treni. L'opera, che per il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, determinerà "uno sviluppo economico e di crescita occupazionale non solo per la Calabria e la Sicilia, ma per tutto il Mezzogiorno e il Paese", è stata presentata ieri nel cuore della Calabria, a Varapodio.

Durante il convegno, in cui è stato reso pubblico il progetto, il Ministro ha parlato anche della "peculiare valenza europea" del Ponte sullo Stretto, "essendo un importante tassello del Corridoio 1 Berlino-Palermo, già approvato dal Parlamento Europeo nel 2004". Difenderlo dai "suoi detrattori" è stato uno degli argomenti centrali nel suo discorso. Esso non sarà "una cattedrale nel deserto", ha precisato il Ministro, per cui "il Ponte determinerà a cascata, negli anni della sua costruzione, la realizzazione di altri interventi infrastrutturali in Calabria e in Sicilia". Insomma sarà una struttura dalle grandi "potenzialità strategiche" e renderà possibile, secondo Matteoli, "la realizzazione del più grande sistema metropolitano del Mediterraneo. Catania, Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Gioia Tauro diventeranno nodi urbani di un sistema integrato capace di ottimizzare tutti i valori aggiunti generati dalla fluidità dei collegamenti". Per questo l'opera è "prioritaria e strategica nel programma che il governo Berlusconi ha presentato agli elettori". "Da maggio 2008 abbiamo lavorato incessantemente per riaccendere i motori dell'opera spenti nella legislatura scorsa", ha detto il Ministro.

Delle importanti ricadute socioeconomiche, non solo per i comuni direttamente interessati ai lavori, ma per l'intero territorio, ha parlato anche il Presidente dell'Anas e Amministratore delegato della Società Stretto di Messina, Pietro Ciucci. "Complessivamente, l'impatto economico diretto, indiretto e indotto della fase di cantiere risulta pari al significativo importo di circa 6 miliardi di euro: di questi, oltre il 50% si concentra in Calabria e Sicilia e circa il 75% nel Mezzogiorno d'Italia", ha detto. Il miglioramento della qualità del servizio offerto avrà effetti positivi sullo sviluppo dell'intero territorio limitrofo, per Ciucci, per cui l'opera contribuirà a ridurre il deficit infrastrutturale del Mezzogiorno, "con una contestuale riqualificazione delle infrastrutture portanti, sia ferroviarie che stradali".

Si tratta, in altre parole, "di un moltiplicatore di sviluppo destinato a creare straordinarie ricadute, anche superiori a qualsiasi aspettativa positiva, sul sistema industriale ed economico del Mezzogiorno". Per quanto riguarda i Comuni direttamente interessati dalla costruzione dell'Opera, Pietro Ciucci ha annunciato che presto verranno avviate una serie di incontri istituzionali per presentare la complessa organizzazione che ha il compito di realizzare il Ponte:

l'Altasorveglianza della Stretto di Messina, il Contraente generale, il Project Management Consultant, il Monitore Ambientale. "L'obiettivo è quello di garantire al territorio, da subito e con costanza nel tempo, un flusso continuo di informazioni su tutte le principali attività connesse ai lavori".

Eleonora Lilli

INFRASTRUTTURE PORTUALI, AEROPORTUALI, LOGISTICHE, ECC...

In arrivo la riforma dei porti italiani

26 gennaio

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Norme%20e%20Tributi/2010/01/riforma-porti-consiglio-ministri-hub-container.shtml?uuid=cebbdeba-0a9b-11df-af7a-5cada262c44e&DocRulesView=Libero>

Primo segnale di rilancio per i porti italiani e per gli hub di transshipment come Gioia Tauro, duramente colpito dal crollo del traffico di container. Il preconsiglio dei ministri di oggi ha cominciato a esaminare il disegno di legge di riforma della portualità nazionale, attesa da ben otto anni. Un primo esame fortemente voluto da Palazzo Chigi, che intende presentarsi a Reggio Calabria, sede del Consiglio dei ministri di giovedì, con una buona notizia per il porto di Gioia Tauro. Fondamentale per l'economia della regione, il terminal sconta una riduzione secca dei volumi del 30% sullo scorso anno e ha chiesto la cassa integrazione per 400 lavoratori.

A partire dal 2013 - se si troverà l'intesa con il ministero dell'Economia - le Autorità portuali potranno contare su entrate proprie derivanti dalla riscossione dell'Iva e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti limitrofi, per una quota a consuntivo non superiore al 5 per cento. Per il 2012, in precedenza indicato come anno di avvio della riforma, verranno stanziati in via transitoria 300 milioni.

Una soluzione questa, che potrebbe essere giudicata insufficiente dagli operatori del settore, armatori e terminalisti compresi, che lamentano non solo la mancanza di fondi per il finanziamento degli investimenti infrastrutturali ma anche per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

L'altro articolo destinato a suscitare le critiche di regioni ed enti locali è quello relativo alle nomine dei presidenti delle Autorità portuali. Il nuovo testo ridimensiona sia i poteri di comuni e province, che prima avevano diritto a indicare una terna di nomi e ora saranno solo consultati, che delle Regioni. Nel caso non si trovi per due volte l'accordo tra governatore e ministro delle Infrastrutture, sarà il presidente del Consiglio a fare la scelta definitiva. Una soluzione che risolve le impasse ripetutamente registratesi negli anni scorsi sulle nomine e che avevano portato a diverse gestioni

commissariali. L'ultimo snodo su cui si punteranno gli occhi degli operatori sono i dragaggi: da tempo si chiedono a gran voce ulteriori semplificazioni sulle procedure da seguire, in particolare per le bonifiche dei siti inquinati.

Morena Pivetti

Aeroporti: Riggio, a febbraio pronto piano nazionale

21 gennaio

http://www.agi.it/research-e-sviluppo/notizie/201001211912-eco-rt10305-aeroporti_riggio_a_febbraio_pronto_piano_nazionale

Nel prossimo mese di febbraio sarà pronto il nuovo piano nazionale degli aeroporti messo a punto dai tecnici incaricati dall'Enac, il piano sarà poi oggetto di un'ampia consultazione e all'inizio dell'estate sarà consegnato al ministro per le Infrastrutture e trasporti, Altero Matteoli. E' quanto ha annunciato il presidente dell'Enac, Vito Riggio, conversando con i giornalisti in occasione dell'esposizione internazionale 'Gate XXI' in corso all'aeroporto Urbe di Roma. "Entro l'estate - sono parole di Riggio - presenteremo il piano al ministro e poi la proposta proseguirà nell'iter deciso dal governo e dal parlamento". Nell'occasione il presidente dell'Enac ha ribadito la necessità che l'autorità per l'azione civile abbia "più poteri e un sistema sanzionatorio adeguato". Sottolineando che tale richiesta è condivisa dal presidente della commissione Trasporti della Camera, Mario Valducci, il presidente dell'Enac ha espresso la necessità impellente di mettere mano alle competenze dell'Enac. "Sino ad ora - sono parole di Riggio - mi sono sforzato di organizzare le cose in modo che attraverso il consenso si risolvessero e, in questo modo, è emersa un'autorità di fatto. A questo punto - ha ribadito Riggio - occorre che ci vengano dati poteri e responsabilità tali da poter intervenire quando non sia sufficiente la capacità di persuasione. E questo - ha detto ancora Riggio - è necessario per razionalizzare il sistema aeroportuale e aumentare la capacità in modo da avere più aerei e più compagnie - ha concluso - che lavorino meglio per servire meglio il Paese".

Porto turistico di Fiumicino, ora ci siamo

9 gennaio

http://www.ilgiornale.it/roma/porto_turistico_ora_ci_siamo/09-01-2010/articolo-id=412491-page=0-comments=1

«Un momento storico per Fiumicino». Così il sindaco della città portuale Mario Canapini ha definito la convenzione urbanistica per il porto turistico - «opera attesa da decenni» - presentata ieri. Soggetto realizzatore dell'opera che costerà complessivamente tra i 350 e i 380 milioni di euro è l'Ip Iniziative Portuali Porto Romano srl. «Eravamo pronti nel luglio 2005 - ricorda Canapini - ma la Regione ci ha fatto aspettare cinque anni. La convenzione dopo l'accordo di programma sottoscritto in data 17 dicembre 2009 dal Comune di Fiumicino, dalla Regione Lazio e dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sarà ratificata nel prossimo consiglio comunale di Fiumicino previsto per mercoledì 13 gennaio».

La superficie oggetto della convenzione urbanistica riguarda il porto turistico a mare, a terra e viabilità esterna. «È previsto - sottolinea Canapini - che l'esercizio dell'attività portuale sia subordinato al collaudo delle opere di urbanizzazione». Tra queste ci sarà l'adeguamento e completamento della strada extraurbana di via Monte Cadria, che collegherà il porto con via della Scafa, la creazione di una rotonda tra via Trincea delle Frasche e via dell'Aeroporto, ma anche la realizzazione di un asilo nido per 60 bambini in località Isola Sacra e di corsi di formazione, con lo scopo di contribuire ad accrescere la conoscenza del sistema della portualità, specifici per profili professionali attinenti al sistema economico del turismo nautico. Saranno lasciati un centinaio di posti barca per le piccole imbarcazioni dei cittadini di Fiumicino che non hanno un reddito elevato. Vi saranno poi 400 metri quadri di spazi da destinare all'utilizzo che l'amministrazione e il consiglio comunale decideranno. La convenzione dura dieci anni e il termine per la realizzazione dei lavori è fissato per sei anni con possibilità di proroghe motivate.

Regione Piemonte: 2, 4 mln EU per interporto Novara

1 gennaio

http://www.agi.it/torino/notizie/201001011708-cro-rt10113-regione_piemonte_2_4_mln_eu_per_interporto_novara

Un aumento di capitale di 8 milioni di euro per rilanciare l'interporto Cim di Novara. E' quanto i soci della piattaforma logistica novarese hanno investito per il consolidamento finanziario e lo sviluppo dell'interporto.

"La Regione Piemonte - spiega l'assessore regionale alle Infrastrutture, Daniele Borioli - ha giocato un ruolo strategico in questa partita concorrendo, attraverso Finpiemonte Partecipazioni, con 2 milioni e 400 mila euro alla ricapitalizzazione dell'interporto e facendosi carico anche delle quote non sottoscritte dal Comune. Un investimento che arriva dopo un'attenta valutazione del rapporto costi/benefici che si accompagna a un piano industriale in grado di garantire alla società solidità economico-finanziaria e concrete possibilità di sviluppo". Secondo Borioli "dopo questo

passaggio si puo' dire che le difficolta' conosciute da CIM si avviano al superamento anche grazie all'intervento della Regione Piemonte". Posto all'incrocio con i grandi corridoi europei - Genova-Rotterdam e Lisbona-Kiev - a 20 km dall'aeroporto di Malpensa, l'interporto novarese occupa una superficie di 840mila mq, 200mila dei quali destinati a piazzale in cui arrivano 7 binari, e da' lavoro a 50 dipendenti. Nei prossimi anni, l'apertura dei nuovi trafori svizzeri del Loetshberg e del Gottardo, la costruzione del Terzo valico su Genova e del nuovo traforo del Frejus faranno del nord est del Piemonte, e del novarese, una delle piu' importanti aree di afflusso per le merci nel sud Europa. Per allora sara' operativo anche il nuovo terminal intermodale CIM Est: un milione di metri quadrati di estensione, 12 binari, magazzini raccordati e maxi aree di stoccaggio. A questo sviluppo si affianchera' la realizzazione a nord di CIM di un'ulteriore area per la logistica e l'industria collegata all'interporto da oltre un milione e mezzo di metri quadrati nei comuni di Novara e Galliate. "Un quadro in espansione e in crescita - prosegue Borioli - che va sostenuto e indirizzato. E' in questa direzione che, come Regione, stiamo lavorando e investendo. Ora occorre che anche lo Stato faccia la sua parte sul versante delle infrastrutture strategiche a servizio del territorio: occorre arrivare alla soluzione del nodo di Novara, in capo a RFI, con il completamento della progettazione definitiva e il finanziamento cosi' come occorre che venga rapidamente finanziato il collegamento ferroviario diretto Novara-Malpensa per il quale dovrebbe gia' essere pronto il progetto definitivo e per cui mancano solo gli 80 milioni di euro del Governo per aprire i cantieri".

NOTIZIE DALLE REGIONI

Provincia Perugia approva lavori per 1,5 mln

23 gennaio

http://www.asca.it/regioni-UMBRIA_INFRASTRUTTURE_PROVINCIA_PERUGIA_APPROVA_LAVORI_PER_1_5_MLN-464260--.html

Lavori su diverse strade regionali e provinciali per un valore complessivo di un milione e 500 mila euro sono stati approvati dalla Giunta Provinciale di Perugia, presieduta da Marco Vinicio Guasticchi. Si tratta delle nuove rotatorie nel comune di Corciano e di quella in corrispondenza della intersezione con la strada provinciale di Morra sulla s.p. di Trestina, dell'avvio delle procedure di appalto per la sistemazione dell'area di Piscille sulla strada regionale 75.bis del Trasimeno, della zona della stazione di Cannara sulla provinciale omonima e degli interventi di straordinaria manutenzione sulle strade regionali 75 bis del Trasimeno, del Trasimeno inferiore, Umbro-Casentinese, e di Monterchi e della provinciale di Pozzuolo. "Particolarmente importanti - ha detto l'assessore Provinciale alla viabilita' Domenico Caprini - sono quelli relativi alla realizzazione di due rotatorie. Quella delle rotatorie e' una linea operativa che, nel limite delle poche risorse a nostra disposizione - ha concluso - stiamo cercando di seguire per snellire il traffico e renderlo meno pericoloso in punti ed in strade percorse da un grande numero di veicoli".

Regione Toscana: miglioramenti sulla rete ferroviaria ed interventi sulla A11

22 gennaio

http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/trasporti/grandi_opere/visualizza_asset.html_2147098843.html

Firmata oggi l'intesa Governo – Regione sulle infrastrutture

Quasi dieci miliardi di euro (9.716,87 milioni) verranno investiti nel sistema infrastrutturale toscano nei prossimi 6 anni: questo quanto stabilisce l'intesa firmata oggi a Roma da Regione Toscana e Governo, che evidenzia come interventi prioritari strategici il sistema dell'Alta velocita'- alta capacita' ferroviaria, il completamento del Corridoio tirrenico e della E78 Grosseto-Fano.

«La firma di oggi a Palazzo Chigi formalizza l'accordo già raggiunto ad ottobre tra Regione Toscana e Governo e integra la precedente intesa del 2003» ricordano il presidente della Toscana Claudio Martini e l'assessore ai trasporti Riccardo Conti.

Davanti a loro, a firmare l'intesa, c'erano il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e i ministri di riferimento Altero Matteoli per le infrastrutture, Stefania Prestigiacomo per l'ambiente e Raffaele Fitto per i rapporti con le Regioni. L'accordo fissa le risorse – sei miliardi già ci sono, altri tre e mezzo dovranno essere trovati - e costituisce un piano di lavoro per i prossimi anni capace di ridare fiducia all'economia toscana portando nuovi investimenti e opportunità di occupazione.

«Questa intesa – commenta l'assessore Conti - costituisce l'auspicata conclusione dell'importante e duro lavoro svolto in questi anni. Dal 2000 al 2008 la Regione ha stanziato oltre 15 miliardi per investimenti infrastrutturali, frutto di impiego diretto di risorse proprie o con governo o enti locali. Con le risorse messe in campo dall'intesa di oggi la spesa salirà a 31 miliardi e 476 milioni. Di questi circa 13 miliardi, poco più del 40 per cento, riguardano strade, porti e trasporti». «Queste risorse – aggiunge - hanno permesso di creare migliaia di nuovi posti di lavoro, che danno ragione della nostra politica integrata e dei risultati ottenuti fino ad oggi. Sembra ormai consolidato il percorso che fa della

Toscana una cerniera nazionale, una realtà nettamente connessa all'Europa».

Il documento, che integra la precedente Intesa Generale del 18 Aprile 2003 aggiornando il quadro delle infrastrutture da realizzare, costituisce il riferimento generale per l'attuazione della Legge Obiettivo, del Contratto di Programma Governo-F.S. e per la programmazione ANAS.

Il totale delle risorse stanziato oggi è ripartito tra fondi già disponibili - che ammontano ad oltre 2.300 milioni di euro derivanti da Legge Obiettivo, Anas e ferrovie, Regione Toscana ed Enti locali e 3.787 milioni di euro per il Corridoio Tirrenico che Sat con la convenzione di aprile 2009 si è impegnata a finanziare integralmente - e fabbisogno da reperire, che ammonta a 3.588 milioni di euro, da recuperare in gran parte dalla legge Obiettivo, dalla programmazione Anas e dall'accordo di programma tra Ferrovie e Ministero.

Interventi ferroviari

Anche la provincia di Pistoia sarà coinvolta nei lavori per il nodo ferroviario alta velocità-alta capacità di Firenze, che prevede interventi totali per 1300 milioni di euro. Nel dettaglio il territorio sarà chiamato in causa per quel che riguarda la rete di fermate metropolitane pensate per collegare il capoluogo toscano con l'hinterland (un opera dal valore complessivo di circa 50 milioni di euro). A Pistoia è prevista la realizzazione delle fermate 'Sant'Agostino', 'Pistoia Ovest' e 'Capostrada'.

Inoltre l'intesa prevede il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme (costo 116 milioni di euro), la velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca ed opere sostitutive del passaggio a livello (costo 60 milioni di euro) ed il sottoattraversamento di Montecatini Terme (costo 80 milioni di euro con partecipazione del Comune di Montecatini Terme). Governo e Regione concordano con la necessità che sia predisposto a cura di RFI il progetto preliminare del potenziamento della tratta Lucca - Viareggio entro il 2011.

Interventi stradali e autostradali

Parallelamente agli interventi sulla rete ferroviaria è previsto un potenziamento dell'autostrada A11 attraverso tre interventi principali:

- realizzazione della terza corsia Firenze-Vasone (Comune di Buggiano). La progettazione preliminare sarà conclusa entro il 2009;
- realizzazione svincoli di Pistoia Chiazzano e Vasone;
- riorganizzazione dello svincolo di Montecatini per uno snellimento del traffico e migliori livelli di sicurezza, come già previsto negli impegni dell'accordo Quadro di programma del 24 maggio 2000.

Si interverrà anche sulla viabilità dei valichi appenninici, in particolare sulla ss12

dell'Abetone. E', infatti, in corso la progettazione preliminare della variante al centro abitato di Abetone, opera che richiede investimenti stimati in circa 40 milioni di euro. Infine è in via di ultimazione la progettazione definitiva del tratto toscano della ss64 Porrettana, che dovrà essere approvata entro il 2011, e prevede investimenti per un importo pari a 320 milioni.

Francesca Calonaci

Piemonte: 13 mln per realizzare variante San Germano

21 gennaio

http://www.asca.it/regioni-PIEMONTE_INFRASTRUTTURE_13_MLN_PER_REALIZZARE_VARIANTE_SAN_GERMANO-463311-piemonte-13.html

Tredici milioni e mezzo di euro per realizzare la variante di San Germano. Questo, in sintesi il contenuto dell'accordo siglato questa mattina ad Alessandria tra l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte, Daniele Borioli, e il Presidente della Provincia, Paolo Filippi. Con questo provvedimento la Regione si impegna a finanziare 9 milioni e 600 mila euro per il completamento della progettazione e la realizzazione della nuova infrastruttura.

A questi si aggiungono i 3 milioni e 900 mila euro messi a disposizione dalla Provincia di Alessandria.

"Con questo atto diamo di fatto il via libera alla nuova variante - ha dichiarato Daniele Borioli. Grazie ai finanziamenti garantiti dall'accordo, la Provincia potrà completare la progettazione, procedere con l'appalto e avviare i cantieri all'inizio del prossimo anno. Si tratta di un intervento importante che va a liberare il centro cittadino dal traffico, soprattutto quello pesante".

Stazione Alta velocità di Firenze: al via i lavori

19 gennaio

http://www.edilportale.com/news/2010/01/lavori-pubblici/stazione-alta-velocita%C3%A0-di-firenze-al-via-i-lavori_17548_11.html

Partiranno nelle prossime settimane i lavori del tunnel della Stazione dell'Alta velocità di Firenze. Nel frattempo, le Ferrovie dello Stato verificheranno i possibili adattamenti della stazione di Firenze e i collegamenti di questa con Santa Maria Novella e la Circondaria, richiesti dal Comune. Questi ultimi aspetti saranno oggetto di esame di una apposita Conferenza dei Servizi che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli si è impegnato a convocare.



La decisione è stata presa nella riunione del 14 gennaio del tavolo istituzionale aperto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla quale hanno partecipato, oltre al Ministro Matteoli, l'Assessore Regionale ai Trasporti della Regione Toscana Riccardo Conti, il Presidente della Provincia di Firenze, Andrea Barducci, il Sindaco di Firenze Matteo Renzi e l'Amministratore Delegato delle FS Mauro Moretti.

“Com'era nella mie intenzioni - ha dichiarato il Ministro Matteoli - è stato dato ampio spazio alla Regione, alla Provincia e al Comune di Firenze per dibattere sulle soluzioni da dare al nodo della Stazione dell'Alta Velocità di Firenze. Ritengo che quanto concordato al tavolo istituzionale sia un risultato positivo, che consente di realizzare l'opera con soddisfazione di tutti e senza allungamento dei tempi”.

Otto nuove rotonde sulla Pontina, al via i lavori per la sicurezza

18 gennaio

<http://www.latina24ore.it/latina/5626-otto-nuove-rotatorie-sulla-pontina-al-via-i-lavori-per-la-sicurezza.html>

Inaugurati oggi i lavori per la messa in sicurezza della strada Pontina. Il costo delle opere previste nel primo stralcio della messa in sicurezza della strada regionale ammonta a 15 milioni e 700 mila euro, i lavori avranno una durata di 9 mesi circa.

Gli interventi prevedono la realizzazione di otto rotonde, l'adeguamento delle quattro esistenti, il miglioramento degli svincoli esistenti e la realizzazione di spartitraffico, oltre la realizzazione di nuova segnaletica orizzontale e di un adeguato impianto di illuminazione.

Il costo delle opere relative al secondo stralcio della messa in sicurezza della strada regionale 213, nella tratta Terracina-Formia, ammonta a 2 milioni e 100 mila euro, i lavori avranno una durata di 5 mesi circa. Gli interventi sulla strada regionale 213 Flacca riguarderanno la realizzazione di tre rotonde, l'installazione di guard-rail, il rifacimento della pavimentazione e della segnaletica orizzontale per risolvere le pericolosità che derivano dalla presenza di numerose intersezioni di notevole importanza strategica non sempre regolamentate da impianti semaforici che risultano, tuttavia, inadeguati.

Sulla strada regionale 213 Flacca partiranno, oggi, i lavori di consolidamento statico di tre viadotti nella città di Formia sul Lungomare della Repubblica. L'importo di tali interventi è di 2 milioni di euro e avranno una durata di 6-7 mesi con pesanti ripercussioni per il traffico.

L'assessore regionale. «Mi auguro che la stessa concertazione avuta in Provincia di Latina per l'avvio di questi lavori, si possa ancora avere con il governo centrale, che con motivazioni squisitamente elettorali insiste nel non finanziare il progetto della Roma-Latina». Lo ha dichiarato l'assessore regionale ai Lavori Pubblici, Vincenzo Maruccio, in una nota «in occasione della cerimonia della posa della prima pietra per la messa in sicurezza della Pontina e della Flacca. Sono sicuro - ha proseguito Maruccio - che queste opere saranno consegnate nei tempi previsti, e spero che il Cipe finanzi prima delle elezioni regionali il progetto dell'autostrada, che è il tassello decisivo nel quadro della mobilità che abbiamo ideato per il sud della nostra Regione».

Pdl: Marrazzo ha perso 5 anni. «La messa in sicurezza della Pontina e della Flacca è cosa buona e giusta, ma anche insufficiente e tardiva: se la Giunta Marrazzo non avesse bocciato il Corridoio Tirrenico già finanziato dal Cipe nel 2004, la provincia di Latina vedrebbe oggi prossimo una conquista ben maggiore, e cioè l'inaugurazione del suo collegamento viario con la rete stradale europea». Lo dichiara in una nota il consigliere regionale PDL Romolo Del Balzo. «Questo infatti - aggiunge - era l'obiettivo del Corridoio Tirrenico, frutto della collaborazione serrata fra Giunta e Governo di centrodestra, capaci di mettere a buon frutto le direttive europee sulle infrastrutture. Il debole centrosinistra regionale ha preferito invece accantonare quell'importante progetto pur di non scontentare la sua ala estrema, salvo poi ripresentarlo a rate e con un nome diverso, perdendo così i finanziamenti già stanziati. È davvero stucchevole che la Giunta regionale pretenda ora che il Governo approvi in fretta e furia il suo progetto, trascurando le verifiche di legge».

pur di compiacerla. La Giunta Marrazzo ha perso tempo ed ha perso l'opportunità di attuare quel progetto, ma a perdere più di tutti sono stati tutti i cittadini di Latina e del Lazio: il nostro territorio è stato privato di un'opera strategica per il suo rilancio a causa delle beghe interne al centrosinistra regionale». «La deludente vicenda della Roma Latina - conclude Del Balzo - è la fotografia di una aggregazione politica che anche nel suo momento di massima affermazione ha avuto enormi difficoltà a governare: il centrodestra invece aveva portato la Roma-Latina fino al finanziamento del progetto da parte del Cipe».

RICERCHE & RAPPORTI

Studio sulle infrastrutture: non farle costa 384 mld in 16 anni

28 gennaio

<http://www.borsaitaliana.it/borsa/area-news/news/mf-dow-jones/italia-dettaglio.html?newsId=695010&lang=it>

Ammonta a circa 384 mld di euro il costo dell'inerzia previsto per i prossimi 16 anni, fino al 2024. E' quanto emerge dal rapporto "Osservatorio. I costi del non fare" presentato oggi nella sede dell'Abi, che ha l'obiettivo di esaminare gli effetti dalla mancata o ritardata realizzazione di impianti e infrastrutture strategiche per lo sviluppo del nostro Paese.

ENERGIA. Il settore presenta un costo complessivo per l'inerzia pari a circa 34 mld di euro, che sottolinea la necessita' di uno sviluppo equilibrato delle fonti rinnovabile, nucleare e reti di trasmissione. Bisogna pero' sottolineare che i dati revisionali del 2009 mostrano un calo della domanda sia elettrica che del gas dovuta alla crisi dei mercati.

RIFIUTI. Il settore e' quello che soffre piu' di altri le opposizioni a livello locale alla realizzazione delle infrastrutture. I "costi del non fare" calcolati, pari a 24,7 mld in 16 anni, risultano invariati rispetto al 2006, evidenziando una sorta di staticita' all'interno del settore: cio' dimostra che servirebbero 100 termovalorizzatori e 165 impianti di compostaggio.

AUTOSTRADE. Il settore autostrade e tangenziali a pedaggio presenta un "costo del non fare" complessivo di 138,24 mld di euro al 2024: una cifra piu' elevata rispetto agli studi precedenti, che dipende dall'inserimento di opere che rientrano nei nuovi programmi infrastrutturali del Governo. La lunghezza totale delle tratte da realizzare entro il 2024 per raggiungere tassi di infrastrutturazione piu' vicini a quelli europei e' pari a 1.721 km.

FERROVIE. Per il settore si e' registrata una notevole crescita del "costo del non fare", stimato a 157,4 mld di euro, che non e' paragonabile a quello degli scorsi anni poiche' e' stata introdotta la nuova classe delle ferrovie convenzionali. Il completamento dell'intera rete Av/Ac e l'ammodernamento delle linee convenzionali, rappresenta un traguardo ambizioso per l'Italia, perche' posizionerebbe il nostro Paese a un livello superiore dell'attuale media dei principali Paesi europei.

ACQUA. Il settore idrico presenta notevoli criticita' distribuite sul territorio in maniera disomogenea. L'introduzione del settore nelle analisi dell'osservatorio risale a quest'anno, provocando scarsita' e frammentazione delle informazioni sulle infrastrutture; tuttavia un'inefficienza delle reti idriche e degli impianti di depurazione comporta per il Paese un deficit di 28,9 mld di euro.

LA COMMISSIONE AL LAVORO

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