LEGAMBIENTE

#sbloccafuturo

Viaggio nell'Italia bloccata: 101 opere incompiute, utili al territorio e ai cittadini

Giugno 2014

Le prime 101 opere utili al territorio per passare dall'Italia contemporanea all'Italia moderna

SbloccaItalia. D'accordo, ma in quale direzione? Per andare dove? Non tutte le opere rimaste nei cassetti in questi anni sono utili e giuste. Non tutti gli ostacoli che hanno bloccato le opere dipendono da vincoli ingiustificati o da regole persecutorie. Allora?

Allora, sollecitati dalla lettera del premier Renzi ai sindaci dello scorso 2 giugno, abbiamo voluto partecipare anche noi alla ricerca delle opere incompiute, le piccole e medie opere sparse sul territorio. Le abbiamo scrupolosamente selezionate in base a criteri di utilità effettiva per il territorio e i cittadini, di miglioramento della sicurezza (sismica, idrogeologica, sanitaria), di trasformazione nel sistema della mobilità, di sostegno all'innovazione nell'energia, nel consumo di materia, nella rigenerazione urbana.

Se vogliamo un Paese sicuro, dinamico, moderno le opere da sbloccare devono essere coerenti con questa idea di Paese, non basta fare "tana libera tutti" contro i lacci e lacciuoli, che imbriglierebbero il sistema. Perché alcuni di quei lacci hanno salvato l'Italia da ulteriori e più gravi disastri. Si deve semplificare ma serve un sistema di controlli efficace, consolidato e di pari prestazioni su tutto il territorio.

Bisogna assumersi allora la responsabilità di selezionare e scegliere quali siano i vincoli necessari e le semplificazioni utili a rilanciare il Paese, a fermarne il declino, a ricostruire un'Italia capace di futuro.

101 opere: utili e giuste

Abbiamo individuato, in poco più di 10 giorni, un primo blocco di circa 101 opere, selezionate in base ai criteri sopra esposti e la cui mancata realizzazione pesa negativamente sulla salute dei cittadini, sulla loro libertà di movimento, sulla possibilità di migliorare la qualità della vita di intere comunità, sull'economia locale e nazionale.

Queste 101 opere mancate, queste 101 storie incompiute ci raccontano di un'Italia migliore, più bella, più efficiente, più sicura, più moderna, che avremmo potuto avere e che per responsabilità diverse, dislocate su tutta la scala dei livelli istituzionali, in alcuni casi anche con il contributo del mondo imprenditoriale, ancora non abbiamo.

La voce relativamente più consistente riguarda il sistema dei trasporti (ferrovie, trasporti urbani, mobilità dolce), insieme alla messa in sicurezza del territorio dal rischio idrogeologico. Poi, a seguire, bonifiche, depurazione, riqualificazione urbana, sicurezza sismica, abbattimento di manufatti abusivi, impianti per chiudere il ciclo dei rifiuti.

Sono opere tra di loro molto diverse, sia per impegno finanziario che per consistenza dell'intervento, ma sono tutte opere bloccate da **venti di ordinaria follia**, a volte lievi a volte parossistici, che restituiscono un'immagine malata e paradossale del Paese.

La più drammatica è senza dubbio la situazione che si sta determinando a **L'Aquila** e negli altri 56 Comuni colpiti dal terremoto 2009, dove il finanziamento di centinaia di progetti, già approvati e pari circa ad un miliardo di euro, sono bloccati dal patto di stabilità europeo. Ma l'oscar del

paradosso se lo aggiudicano a pari merito il progetto **dell'idrovia Padova-Venezia**, avviato solo nel 1963, e l'abbattimento dell'albergo sulla scogliera di Alimuri, a **Vico Equense**, la cui procedura di abbattimento è partita anch'essa nel 1963 con la dichiarazione di difformità del manufatto rispetto all'autorizzazione concessa. Mentre il premio per la follia più contraddittoria spetta a due progetti siciliani, due **impianti di compostaggio a Ragusa e Vittoria** bloccati l'uno dalla mancanza di personale per farlo funzionare e l'altro dalla mancanza della cabina elettrica, e siamo in una Regione martoriata dalla disoccupazione e che ha ancora la quota di raccolta differenziata più bassa d'Italia, inferiore al 15%. Mentre la storia della **diga sul Metramo** (RC), insieme alle altre 11 dighe calabresi incompiute, è paradigmatica: il costo, preventivato nel 1978 per 15 mld di lire, è via via lievitato fino ad arrivare a 420 mld di lire, i lavori completati nel 1994, collaudata la diga nel 2013, ma … manca il sistema di canalizzazione e distribuzione, una diga inutile, o meglio un fulgido esempio di diga che dà da mangiare ma non da bere!

Chi blocca chi

Ma al di là di situazioni paradossali ed estreme, questo viaggio per **l'Italia bloccata** ci conferma alcuni ostacoli, di cui si parla ormai in ogni occasione. E' il caso del **Patto di Stabilità** interno che blocca opere di ogni tipo e di differenti livelli di impegno tecnico e finanziario, dalla bonifica dall'eternit di Casale Monferrato, una delle bonifiche simbolo della nostra era, alla ristrutturazione della Circumvesuviana, al risanamento della galleria cittadina Montebello – p.zza Foraggi a Trieste. Non mancano neanche esempi di opere necessarie e previste, ma per le quali il problema è rappresentato dalla **risorse finanziarie**. Risorse che mancano e impediscono l'ammodernamento della linea ferroviaria Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza o la chiusura dell'anello ferroviario di Roma, dove dal 1990 si aspettano 5 km di collegamento ferroviario per "chiudere il cerchio". Ci sono casi in cui le risorse vengono spostate da un progetto all'altro, come a Torino, dove i fondi stanziati per migliorare il sistema ferroviario metropolitano sono stati utilizzati per coprire gli extracosti legati al completamento della linea 1 della metropolitana, o a Bologna, dove sono stati puntualmente stornati su altri progetti i fondi destinati inizialmente al completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM). Non mancano ovviamente risorse finanziarie perse o a rischio, soprattutto quelle di origine europea. Come nel caso della ferrovia Roma – Nettuno, dove sono ad alto rischio i fondi del POR 2007-2013, o, ancora più drammatico, se possibile, il rischio che in Sicilia si perda quasi un miliardo di fondi europei per fogne e depuratori. In questi casi ci si scontra spesso con **l'incapacità progettuale** degli enti locali e con la **confusione istituzionale**, in Veneto come in Sicilia con forti responsabilità della Regione. Ma lo stesso avviene in Basilicata dove, sempre per responsabilità della Regione, è bloccata la bonifica della Val Basento.

Sotto il titolo di "**inadempienze**" della pubblica amministrazione si nascondono molteplici tipologie di blocco. Spesso è **l'inerzia** dei comuni che dovrebbero progettare, coordinarsi, impegnare i fondi come in Val d'Aosta per il collegamento ferroviario con il Piemonte, o nell'area delle Olimpiadi invernali di Torino, dove i comuni non si accordano su come impegnare i fondi per la riqualificazione energetica delle strutture, o nel Conero dove l'inerzia per il risanamento di un percorso turistico è dettata dalla totale indifferenza del Comune. Non mancano i casi in cui le opere sono bloccate dalla mancanza delle autorizzazioni ministeriali, come per la bonifica di Porto

Torres (Ministero dell'Ambiente), o a Taranto dove non si riescono a costruire i 750 metri che mancano per collegare il porto alla rete ferroviaria nazionale perché il soggetto attuatore (RFI) è in attesa di sapere dai ministeri competenti (Ministero dello sviluppo economico e delle Infrastrutture) se per tale opera si debba o meno chiedere la Notifica sugli aiuti di stato da parte della UE. Ma sul terreno dell'inerzia la situazione più paradossale è forse quella del Mar Piccolo a Taranto, dove la bonifica prevista da anni rischia di rimanere congelata dal pensionamento del Commissario, una situazione facilmente prevedibile, ma per risolvere la quale non si è fatto assolutamente nulla nei tempi utili.

Ma più spesso ci troviamo di fronte alla **guerra delle competenze** e al gioco dei rimpalli. In alcuni casi l'opera è bloccata dal passaggio di competenze da un livello istituzionale all'altro, come per la bonifica de La Maddalena, abbandonata dallo Stato con il trasferimento del G8 a L'Aquila ed ora in carico al Comune. Il problema più diffuso sono le competenze che si sovrappongono, non si coordinano, entrano in conflitto tra un livello e l'altro, come per la ciclovia abruzzese, bloccata dalla mancanza di coordinamento tra comuni, province e regione, o il collegamento ferroviario del porto di Gioia Tauro con la rete ferroviaria nazionale, dove l'opera è bloccata dai contrasti tra RFI, autorità portuale, comune, provincia e regione. Oppure si consuma un conflitto suicida tra livelli paralleli, come tra i comuni salentini in guerra per lo sbocco finale di un sistema di depurazione intercomunale ormai completato.

Infine c'è il grande blocco provocato da **contenziosi** infiniti tra ditte e pubblica amministrazione, dove a farne le spese sono i cittadini o l'ambiente. A Lampedusa i lavori di ammodernamento del depuratore sono bloccati dal contenzioso della vecchia ditta che gestiva l'impianto con il Comune, a Posada il contenzioso tra la Maltauro (la ditta recentemente coinvolta nello scandalo expo 2015) e l'ente appaltante, il Consorzio di Bonifica della Sardegna Centrale, blocca ormai da più di tre anni la diga Maccheronis per l'ampliamento del lago sul Rio Posada, o, risalendo lungo la penisola, in Liguria è bloccato il rifacimento della tratta ferroviaria Genova – Ventimiglia (quella, per intendersi, del treno sospeso nel vuoto di questo inverno, per una frana che ha colpito la ferrovia), che si sarebbe dovuto concludere nel 2010 ed i cui lavori sono stati interrotti per anni per un contenzioso fra l'ente appaltante (Italferr) e l'impresa spagnola Ferrovial Agroman, che ha portato al sequestro preventivo dei cantieri.

Non mancano ovviamente opere bloccate dall'intervento della **magistratura**, come a Bagnoli, o dalle **Soprintendenze**, ma forse l'oscar dell'incongruenza lo vince l'impianto eolico off-shore di Termoli previsto a 6 km dalla costa e bloccato dal 2006 grazie alla "congiuntura astrale" di **pregiudizi, veti e ricorsi** avviati da soprintendenza, comuni e regione: tutti contro uno! Contro un impianto che solo con un buon binocolo sarebbe possibile apprezzare dalla costa.

#sbloccafuturo

Una cosa è certa, da questo racconto dell'Italia contemporanea, ma non moderna, emerge una vera e propria giungla di veti incrociati, di inadempienze rimpalli e contenziosi, di pessima progettazione, che davvero mette la questione delle risorse all'ultimo posto della graduatoria degli impedimenti. Eppure questa macchina così efficace nel perseguire l'obiettivo del "blocco ad

oltranza" non è riuscita a risparmiare al Paese le assurdità del Mose o delle grandi navi nella Laguna di Venezia, del moltiplicarsi delle centrali a carbone o di autostrade inutili.
Non servono leggi "liberatutti", come ha dimostrato la fallimentare esperienza della legge sblocca centrali del 2002 o, ancor di più, la legge obiettivo dell'anno precedente, l'una e l'altra da rivedere con urgenza negli obiettivi e nelle priorità. Serve soprattutto un disegno lungimirante ed innovativo capace di costruire intorno al risparmio di materia ed energia, intorno alla rigenerazione urbana, alla riduzione della dipendenza dal fossile (dai trasporti all'elettrico e al termico, fino alla produzione di materie prime di origine vegetali) un new deal italiano capace di rilanciare il paese nella competizione internazionale e far recuperare il tempo perduto sul piano della ricerca, dell'innovazione, delle politiche industriali che producano lavoro qualificato.
Qualche esempio?
Oggi è possibile sviluppare impianti da fonti rinnovabili senza incentivi se si aprono finalmente le porte alla valorizzazione delle smart grid e si consentono i meccanismi di scambio sul posto e di vendita diretta tra privati o a soci di cooperative o a utenze condominiali sulla base di accordi bilaterali nel rispetto delle condizioni di sicurezza e stabilità del servizio. Servono alcuni interventi normativi perché oggi questa prospettiva è resa impossibile per cittadini e piccole e medie imprese.
Un altro esempio ci viene dall'edilizia, il cui rilancio in Italia passa per la possibilità di riqualificare un patrimonio con enormi problemi statici e energetici. Occorre dare un forte segnale di cambiamento e dunque di definire con chiarezza le prestazioni energetiche e antisismiche che debbono essere raggiunte con gli interventi, in modo da legare a questi risultati vantaggi reali per Enti pubblici e condomini. Ed è in questa direzione che vanno pensate le semplificazione degli interventi e i vantaggi economici che ne possono derivare. La prospettiva è la rigenerazione urbana e la trasformazione in ecoquartieri degli attuali caotici agglomerati.
Insomma perché SbloccaItalia diventi davvero #sbloccafuturo occorre che gli interventi normativi, le semplificazioni, gli standard di prestazione rispondano ad un chiaro disegno di trasformazione del paese nella direzione dello sviluppo di un'economia circolare e low carbon. Liberando finalmente il paese dalle lobby del Novecento. La programmazione delle risorse europee per il 2014-2020 è una grande occasione, e sarà la cartina di tornasole per misurare la volontà di cambiare davvero questo paese facendolo finalmente entrare nella modernità.

PIEMONTE

1) BONIFICHE - Eternit, a Casale Monferrato la bonifica non può attendere

Quella di Casale Monferrato è una delle bonifiche simbolo del nostro Paese. Qui molti interventi di bonifica delle coperture in cemento-amianto e del cosiddetto polverino (prodotto di scarto del ciclo produttivo delle tubature in cemento-amianto utilizzato come isolante per sottotetti, per la ricopertura di cortili e, più in generale come materiale di riempimento) previste nel piano del SIN (Siti di Interesse Nazionale) sono ancora da avviare. I finanziamenti ci sono, ma sono bloccati dal Patto di Stabilità.

2) TRASPORTI - Italia-Francia: miliardi per la TAV, mentre le altre linee muoiono

Non solo il Piemonte e la Liguria, ma anche l'Italia e la Francia dal 15 dicembre 2013 sono più lontane. Dallo scorso inverno infatti sulla linea ferroviaria Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza le corse giornaliere sono state ridotte da 16 a 4 a causa della mancata messa in sicurezza di alcuni tratti della linea ferroviaria che ha portato il Réseau Ferré de France ad imporre ai treni italiani una limitazione permanente di velocità a 40 km/h su tutta la parte francese della linea Cuneo-Ventimiglia. La gestione della linea è regolata infatti da una Convenzione tra Italia e Francia del 1970 che prevede sia il nostro Paese a farsi carico degli oneri di manutenzione. Per ripristinare la sicurezza dell'infrastruttura sono necessari 29 milioni di euro, fondi che, a detta del senatore Stefano Esposito (vicepresidente della Commissione Lavori Pubblici di Palazzo Madama), sarebbero dovuti arrivare a fine febbraio 2014 dal fondo revoche del decreto del Fare. Ma gli emendamenti presentati in tal direzione nel corso dell'esame del disegno di legge di stabilità non hanno trovato esito favorevole.

3) e 4) MOBILITA' URBANA - A Torino una metropolitana a metà

Il Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino con le sue 8 linee e un orario cadenzato costituisce finalmente una valida alternativa al mezzo privato per chi ogni giorno si sposta verso Torino o al suo interno. Servizio che potrebbe essere ulteriormente funzionale se venissero completate le stazioni ferroviarie sotterranee di Dora e Zapata. La prima in zona Nord, l'altra in Crocetta, sono state consegnate al "grezzo" da diversi anni ma, nonostante i relativi progetti esecutivi siano pronti, devono essere ancora rese operative. Purtroppo i 39 milioni e 750 mila euro necessari, già stanziati con il decreto del Fare, sono stati in gran parte utilizzati per coprire gli extracosti legati al completamento della linea 1 della metropolitana torinese.

Da diversi anni giace nei cassetti anche il progetto tecnico preliminare per il prolungamento verso ovest della metropolitana, tra la stazione Fermi (Collegno) e Cascine Vica (Rivoli) per una lunghezza di circa 3.800 metri e dal costo di 304 milioni di euro. Ma mancano ancora i finanziamenti.

5) RIGENERAZIONE URBANA - Olimpiadi invernali del 2006, il record nello spreco energetico

Torino, febbraio 2006, ventesima edizione dei Giochi Olimpici Invernali: quindici giorni di grande sport, 500 mila appassionati giunti da tutto il mondo a fare da cornice alle gare che hanno visto alla prova sulla neve e sul ghiaccio oltre 2.500 atleti. Numeri a cui però occorre aggiungere 5 anni di cantieri per la realizzazione di 65 opere nel capoluogo piemontese e nelle valli alpine, tra impianti sportivi, infrastrutture viarie e villaggi per l'ospitalità di atleti e giornalisti, costate più di 2,6 miliardi di euro. Strutture impattanti che in molti casi risultano inutilizzate e dei veri e propri colabrodo dal punto di vista energetico. Con la legge 65/2012 sono stati garantiti circa 40 milioni di

euro per interventi di riqualificazione e manutenzione straordinaria delle strutture olimpiche. Ad oggi però gli enti locali non hanno ancora deciso a quali interventi destinare i fondi.

VALLE D'AOSTA

6) TRASPORTI - Val d'Aosta, una regione sempre più isolata

Dal mito della regione "Crocevia d'Europa", nel giro di pochi anni la Valle d'Aosta si ritrova isolata dal resto d'Italia e del mondo. I servizi ferroviari verso Torino scontano ritardi e disservizi legati al binario unico e alla trazione diesel che non permette l'ingresso al capoluogo piemontese. Mancanza di collegamenti diretti con gli aeroporti del nord ovest e tariffe autostradali proibitive dirottano i turisti verso altre destinazioni. Per di più, le linee interne di autobus per le vallate laterali sono scarsamente coordinate con gli orari ferroviari. L'ultima manovra finanziaria ha previsto 521 milioni di euro per l'ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta, un finanziamento che, per l'inerzia degli enti locali e di RFI a cui i fondi sono stati assegnati, rischia ora di essere perso. Entro la fine di giugno, infatti, deve essere reso esecutivo il progetto di elettrificazione, raddoppio e soppressione dei passaggi a livello della tratta presentato da RFI nel 2010, ma le istituzioni locali non si sono ancora pronunciate. La Valle perderebbe un'occasione storica per avere finalmente una ferrovia adeguata alle esigenze di pendolari e turisti.

LIGURIA

7) MESSA IN SICUREZZA - Due milioni di persone da due anni senza più una Via dell'Amore

Vengono da tutto il mondo per percorrere quel chilometro di sentiero sul mare blu delle Cinque Terre che unisce Manarola a Riomaggiore. Ma dal settembre del 2012 sono tutti costretti a rinunciare alla passeggiata più romantica del mondo perché la via dell'Amore è chiusa dopo l'incidente causato dalla caduta di un masso pericolante su un gruppo di turiste australiane che se la sono cavata con qualche ferita. Si calcola che fossero circa due milioni i turisti che ogni anno percorrevano il sentiero che è diventato negli anni un'infrastruttura strategica per l'economia turistica della zona. Il Comune di Riomaggiore (ente appaltante) sta lavorando di concerto con la Regione Liguria che ha già destinato ai lavori di messa in sicurezza del sentiero circa un milione di euro. Ma sulla data d'inizio dei lavori ancora non c'è chiarezza. Si è parlato di inizio 2014, poi della primavera dello stesso anno, infine del 2015, ma solo per una riapertura parziale. Nel frattempo la pagina dedicata agli atti amministrativi sulla Via dell'Amore sul sito del Comune è desolatamente ferma all'8 ottobre 2013.

8) TRASPORTI - Tra Genova Ventimiglia un raddoppio ferroviario lungo dieci anni

Abbiamo ancora negli occhi le immagini dei vagoni dell'Intercity sospesi nel vuoto, stretti fra la frana della montagna e il mare nei pressi di Andora, nel Savonese. Pochi sanno però che quel tratto di ferrovia era interessato da un progetto di raddoppio avviato addirittura nel 2004 e che si sarebbe dovuto completare nel 2010. Il progetto prevedeva anche lo spostamento a monte della linea, attualmente per la maggior parte a strapiombo sul mare, e la realizzazione di nuovi impianti tra cui le stazioni di Imperia, Andora e Diano. Appena 19 km di strada ferrata, di cui 16 in galleria. I lavori, per un importo iniziale di 319 milioni di euro, si sono interrotti per un contenzioso fra l'ente

appaltante (Italferr) e l'impresa spagnola Ferrovial Agroman, che ha portato al sequestro preventivo dei cantieri.
Più recentemente il completamento dei lavori è stato affidato ad un'altra ditta, il contenzioso è stato risolto, la magistratura ha dissequestrato l'area, il costo del progetto è lievitato nel frattempo a 630 milioni di euro. Il Presidente della Regione Liguria Burlando ha annunciato il completamento dei lavori al 2015, ma i lavori non sono ancora ripartiti.

9) MOBILITA' URBANA – Un tram in Val Bisagno
Dopo la conclusione del dibattito pubblico del 2011, dove il Comune di Genova aveva annunciato lo stanziamento dei primi 19 milioni per costruire una preziosa infrastruttura a servizio della comunità della Val Bisagno, il processo si è arenato. I cittadini della Val Bisagno, a differenza di quelli della val Polcevera e di quelli della linea costiera, non possiedono una infrastruttura su ferro che possa agevolare gli spostamenti in città con i benefici ambientali ed i miglioramento urbanistici che accompagnano questo tipo di opera, permettendo alla qualità della vita di aumentare.

LOMBARDIA

10) MOBILITA' URBANA – Tra Milano e Limbiate una tranvia da riqualificare
La riqualificazione della tratta di tranvia Milano – Limbiate, del costo di circa 100 milioni, rientra nel progetto di potenziamento della rete esistente da Milano a Varedo. Esiste un finanziamento di 60 milioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che rischia di andare perso. La Provincia di Monza e Brianza si era accollata la quota di finanziamento del Comune di Varedo impossibilitato a versarla, ma sembra non sia più possibile dar corso a questa soluzione, mentre la quota del finanziamento della stessa Provincia di Monza e Brianza pari a 1,2 milioni di euro è in pericolo in quanto collegata alla vendita di un immobile di proprietà della Provincia che non ha ancora avuto luogo. La Provincia di Milano (stazione appaltante dell'opera) non può procedere quindi con la preparazione degli atti necessari per l'indizione della gara d'appalto. Si è in attesa che la Regione Lombardia si renda disponibile ad anticipare la cifra per non fermare l'iter di questa opera importante per tutta la Lombardia.

11) TRASPORTI – Il raddoppio della ferrovia Bergamo-Seregno
Raddoppio della ferrovia Bergamo-Seregno (MB) e nuova tratta parallela alla futura Autostrada Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Opera necessaria per garantire un vero salto di qualità per tutta l'area a nord del capoluogo lombardo. Complessivamente si tratta di circa 34 km di cui 29 km di nuovo tracciato e 5 km di raddoppio della tratta esistente. Già nel 2005 il CIPE approva il progetto preliminare. L'inizio dei lavori, finanziamenti permettendo, è previsto solo al 2020 e si presume che i lavori terminino al 2030.

12) BONIFICHE – Amianto, doverosa la bonifica integrale a Broni
L'area dismessa ex Fibronit inquinata da amianto, a pochi passi dal centro di Broni (PV), è dal 2002 sito di interesse nazionale (Sin). E' dal 1993 che la produzione della fibra killer è stata messa al bando a cui avrebbe dovuto seguire la bonifica. Broni è l'area con il più alto numero di decessi per mesotelioma rispetto al numero di abitanti in Italia. Ad oggi è stato messo in sicurezza e solo parzialmente bonificato. Mancano circa 20 milioni per ultimare la bonifica integrale.

13) e 14) INFRASTRUTTURE - Ponti sul fiume Po e Ticino pavese

I ponti sui fiumi Po e Ticino soffrono di una fragilità dovuta all'usura del tempo e ai materiali con cui sono costruiti. In particolare:

Ponte della Becca

Collega Broni con Pavia alla confluenza dei fiumi Po e Ticino. Dopo vari cedimenti strutturali (nel 2010 e 2011) legati all'erosione dovuta alle piene del Po che ne hanno compromesso la stabilità dei piloni, sono state finanziate opere di consolidamento e una prima ristrutturazione per circa 5milioni di euro. Esiste il progetto di rifacimento il cui costo si aggira attorno ai 50 milioni di euro.

Ponte di Vigevano

È dal 1998 che si pensa di costruire un nuovo ponte stradale per collegare le due sponde del Ticino nei comuni di Abbiategrasso (MI) e Vigevano (PV). La creazione del nuovo ponte che rettifica il tracciato della SS 494 consentirà di liberare l'attuale ponte per completare il raddoppio della ferrovia Milano-Mortara, nel tratto mancante compreso tra Abbiategrasso e Vigevano, snodo fondamentale per 7 direttrici. Il raddoppio è stato finanziato con 51 milioni di euro ma i lavori sono fermi in quanto alcuni comuni si oppongono perché l'opera comporterebbe una modifica della viabilità.

15) MESSA IN SICUREZZA – La rete paramassi bloccata da un "patto"

Da due anni è bloccata la realizzazione delle reti paramassi nel Comune di Valmadrera (LC), in frazione Parè nell'antico abitato, per il Patto di Stabilità. L'importo dell'opera è pari a 300mila euro.

16) TRASPORTI - Ferrovia Luino-Gallarate

L'opera è connessa ad Alptransit, il tunnel merci che collegherà il nord Europa con l'Italia. La Luino-Gallarate è uno dei colli di bottiglia. Il progetto c'è, gli svizzeri sono pronti e hanno messo a disposizione 230milioni di euro a titolo di prestito sulla tratta Chiasso-Milano-Luino-Gallarate. I comuni però non trovano un accordo e stanno ostacolando un percorso definito da tempo.

17) TRASPORTI - Ferrovia Arcisate-Stabio

La ferrovia collegherebbe Milano con la Svizzera ma soprattutto garantirebbe la mobilità in Valceresio al confine con la Svizzera. I lavori non riprendono perché continua ad essere irrisolto il problema di dove depositare le terre da scavo contaminate da arsenico. Terre fatte passare all'inizio dell'opera come non contaminate, salvo scoprire che lo erano, con il conseguente blocco del cantiere.

VENETO

18) TRASPORTI: L'idrovia Padova-Venezia, la grande incompiuta

L'idea di creare un collegamento navigabile tra Padova e Venezia non è recente: già una legge del 1963 stanziava i primi fondi per la sistemazione di quest'idrovia che avrebbe consentito una penetrazione alle merci trasportate via mare fino all'area industriale di Padova. Ma a metà anni Novanta il progetto sarebbe stato accantonato nonostante fossero stati effettuati buona parte dei lavori per circa 100 milioni di euro. A inizio 2000 si torna a parlare dell'idrovia tra Padova e Venezia inserita, con la sigla E91-03, in un accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale. A questo punto l'intervento si arricchisce di finalità di difesa idraulica per un'area, il

bacino del Brenta-Bacchiglione, interessato da frequenti fenomeni alluvionali negli ultimi anni. E' di pochi mesi fa l'ordine del giorno approvato in Consiglio regionale che impegna la Giunta Regionale ad avviare l'iter per la progettazione preliminare dell'idrovia Padova-Mare realizzata al 70% ed ancora inutile. Qualora, entro la fine dell'anno, la Regione non sia in grado di presentare il programma d'intervento dell'opera, si rischierebbe di perdere i finanziamenti europei attualmente disponibili.

19) RIGENERAZIONE URBANA: A Mirano l'ex opificio è abbandonato

I cittadini ed il Comune di Mirano (VE) da anni propongono il recupero e riconversione dell'ex opificio Molini di Sotto, sito di archeologia industriale da recuperare, ormai caduto in rovina, ma il progetto è ancora bloccato dalla Sovrintendenza

FRIULI VENEZIA GIULIA

20) MOBILITA' URBANA - Trieste, messa in sicurezza della galleria Montebello-piazza Foraggi

La galleria Montebello-piazza Foraggi a Trieste ha una funzione essenziale di collegamento stradale tra il centro città e la zona industriale, l'area di Muggia e l'Istria. Il rivestimento della galleria cade letteralmente a pezzi sulle persone e i veicoli che la attraversano ed è necessario un intervento urgente. Il progetto di riqualificazione funzionale, dal costo complessivo di 9 milioni di euro, è già cofinanziato dal Ministero dell'Ambiente per 5 milioni di euro, ma anche quest'opera è ferma a causa del vincolo del Patto di Stabilità.

21) e 22) TRASPORTI - In Friuli Venezia Giulia le tratte ferroviarie interrotte

La linea ferroviaria Trieste Campo Marzio-Opicina, che fa parte della Transalpina, è interrotta dall'aprile 2014 a causa di una frana interna ad una delle due gallerie (nel comune di Trieste). I responsabili di RFI hanno dichiarato di non avere i fondi necessari al ripristino della linea, almeno fino al 2016. Quindi la linea non può essere utilizzata per il traffico merci (Porto-Opicina) né per i treni turistici. Questa interruzione mette inoltre in discussione la realizzazione del progetto europeo Adria-A, che collega in rete le linee ferroviarie esistenti in Italia ed in Slovenia per favorire il trasporto merci e passeggeri. Appare necessario un intervento del Governo.

Sorte analoga è toccata alla linea ferroviaria Sacile-Gemona, interrotta dal luglio 2012 a causa di uno smottamento sul quale RFI si rifiuta di intervenire. La linea, usata per il trasporto locale e anche ad uso turistico, potrebbe essere ceduta gratuitamente alla Regione Friuli Venezia Giulia, che ha già manifestato interesse al ripristino e alla valorizzazione.

23) MOBILITA' DOLCE: Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale

La Regione Friuli Venezia Giulia sta realizzando sul proprio territorio la Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR), che consiste in una rete a maglia larga di ciclovie che interessa tutto il territorio regionale e si collega alle analoghe infrastrutture degli Stati e Regioni confinanti. Benchè siano in gran parte stati definiti gli itinerari, i finanziamenti regionali sono limitati e pertanto insufficienti alla completa realizzazione della rete. Si tratterebbe di un insieme di opere di primario interesse per favorire la mobilità sostenibile locale, e specialmente turistica con influssi positivi sull'economia.

EMILIA ROMAGNA

24) MOBILITA' URBANA - Completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna
Da anni esiste uno studio strategico sull'assetto finale del SFM di Bologna e l'indicazione del disegno complessivo da raggiungere. Gran parte dei fondi necessari per il completamento sono stati reperiti attraverso la ridestinazione di parte dei fondi "ex metrò". Al completamento del progetto, e per la sua funzionalità, mancano ancora alcuni interventi importanti per i quali i fondi in realtà ci sarebbero già, ma da tempo stanno andando su altri progetti.

25) MOBILITA' DOLCE - Costruzione EuroVelo 7
Da Crevalcore a Bologna sulla ex linea ferroviaria Bologna Verona, da Bologna a Porretta lungo tutta la valle del Reno in affiancamento del fiume e della ferrovia. Esiste uno studio di fattibilità e sono disponibili parte dei fondi stanziati ma i lavori non sono ancora in cantiere.

26) MOBILITA' DOLCE - La pista ciclabile del lungo navile Bologna-Ferrara e Bologna Mare Esiste studio fattibilità e parte dei fondi stanziati ma i lavori non sono ancora in cantiere.

27) MESSA IN SICUREZZA – Interventi non più rinviabili per scongiurare il rischio idrogeologico a Modena
Negli ultimi anni sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione interventi per complessivamente 25 milioni di euro, ma nei tratti di pianura del Secchia e del Panaro servirebbero interventi per oltre 63 milioni e ulteriori 8 per il tratto montano. L'Accordo di Programma per la mitigazione del rischio idrogeologico, siglato nel 2010 con il Ministero dell'Ambiente sulla base di uno studio di fattibilità della Regione Emilia Romagna per la sistemazione idraulica del Secchia, ha previsto interventi per oltre 18,8 milioni di euro. I soldi derivano da fondi statali (per emergenze) e regionali. Lavori in parte già realizzati e in gran parte da cantierare.

28) MESSA IN SICUREZZA – Adeguamento e utilizzo della cassa di espansione del torrente Parma
Adeguamento per utilizzo della cassa di espansione del torrente Parma a fini irrigui. Con circa 1,5 mln di euro la cassa di espansione esistente, costruita per ridurre il rischio idraulico della città, potrebbe essere utilizzata anche come bacino a servizio dell'agricoltura nei mesi più secchi. L'utilizzo a tal fine è già previsto nel Piano Acque Provinciali. Parte dei fondi sono già stanziati ma l'opera non è cantierata.

TOSCANA

29) TRASPORTI - Grosseto e Siena divise da un treno
Da quasi un anno tra i due capoluoghi di Provincia viaggia solo un treno (lentissimo) per senso di marcia nell'orario tra le 7 e le 9. Dopo l' alluvione del 2013 che ha colpito le due province, la linea ha subito una sospensione e richiederebbe interventi per la messa in sicurezza dal costo di 3 milioni di euro. Non si hanno notizie o annunci di interventi per far tornare i treni, mentre rimane un sogno l'elettrificazione della linea che è ancora a binario unico e che però rappresenta una straordinaria risorsa per il futuro di territori che oggi non hanno alternative per muoversi al trasporto su gomma.

30) MOBILITA' URBANA - Tram-treno della Piana a Firenze

Il progetto mostra una tipologia di trasporto originale per l'Italia, in corso di omologazione, ma ben presente nel resto d'Europa. La caratteristica principale è che il tram-treno può viaggiare sia su tracciati ferroviari che tranviari. Utilizzando i binari dedicati dei treni si riducono gli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ma allo stesso tempo l'essere tram gli consente di garantire un servizio di collegamento nei centri urbani, dove è molto più alta la domanda di mobilità. Nel caso del tram treno della Piana si tratta di dotare l'area metropolitana di un sistema di mobilità collettivo, utilizzando in parte le infrastrutture ferroviarie esistenti. Il progetto prevede di cambiare la mobilità sulla direttrice Firenze-Prato-Pistoia.

31) TRASPORTI - Pontremolese, una ferrovia per collegare il Tirreno all'Europa

Il progetto di potenziamento con doppio binario della linea ferroviaria di collegamento tra la provincia di Parma con l'area tirrenica di La Spezia interessa un tratto di circa 64 km. E' parte dell'asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia che collega la pianura Padana e l'Europa Centrale, passando per Toscana, Liguria, Emilia Romagna e offrendo un utile sbocco ai porti di Livorno e La Spezia. Si tratta di un progetto già presente nei piani FS negli anni '80, quando la Comunità Europea incluse questa tratta tra le strozzature da eliminare. Nel 2009 il CIPE approva il progetto preliminare con un'assegnazione di 234,6 milioni di euro e il governo nomina un commissario straordinario per l'opera. Nonostante i finanziamenti siano disponibili tutto è ancora fermo alla fase di progettazione preliminare.

UMBRIA

32) TRASPORTI - Raddoppio Foligno - Fabriano

L'intervento consiste in una tratta del raddoppio, già in parte attuato, della intera linea Orte-Falconara, il cui progetto complessivo si articola in 5 interventi. La tratta Foligno-Fabriano è prevista prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estesa complessiva di 54 km, di cui solo circa 6 km nel territorio della Regione Marche, dal confine con l'Umbria, situato nella galleria di Fossato di Vico, fino alla stazione di Fabriano. Sono previsti 10 viadotti, per circa 6 km, 9 gallerie naturali per uno sviluppo complessivo di circa 30 km e 2 gallerie artificiali per 4 m.
Il costo stimato è di 1.9 miliardi di euro.

33) TRASPORTI - Raddoppio tratta ferroviaria Spoleto-Terni

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova linea ferroviaria a semplice binario con tracciato diverso da quello della linea attuale, che costituisce un collegamento "diretto", quasi interamente in galleria, tra le stazioni di Terni e Spoleto, di lunghezza pari a circa 22 km. La galleria principale, di 19 km circa, è dotata di un "posto di servizio" intermedio ed è affiancata da una galleria di soccorso. Sono previste inoltre 2 gallerie lato Spoleto, di cui una artificiale, un viadotto di 65 m e "opere d'arte" per la risoluzione di interferenze con la rete di viabilità e la rete idrografica. Il costo stimato è di 514 milioni di euro.

MARCHE

34) MESSA IN SICUREZZA - Il sentiero per la spiaggia più bella dell'Adriatico è chiuso

La rete escursionistica di cui oggi beneficiano i frequentatori del Parco del Conero è il frutto di un'antica frequentazione da parte di contadini, pastori, eremiti, boscaioli e cacciatori, con un'unica

eccezione: il tracciato che attraverso il Passo del Lupo conduce alla spiaggia delle Due Sorelle, una delle spiagge più belle dell'intera costa adriatica. E' un sentiero legato al lavoro dei cavatori che operavano sul lato mare e che nell'inverno 1962 diventa la via di salvezza per i naufraghi del cargo Potho, pieno di legname, incagliatosi tra gli scogli delle Due Sorelle e squarciato in due tronconi a causa di una tempesta. Questo sentiero è in assoluto il più bello del parco, ma dal 4 maggio 2005 è chiuso a causa di un'ordinanza del sindaco di Sirolo. Doveva essere un provvedimento temporaneo, ma l'amministrazione non si è mai preoccupata di riaprire il tracciato, nemmeno quando l'Ente Parco si rese disponibile ad effettuare le opere di messa in sicurezza con uno stanziamento di 55.000 euro che però non sono più disponibili.
Il provvedimento per l'interdizione del sentiero continua quindi ad impedire la fruizione per cittadini e turisti, ma la mancanza di controlli non ne impedisce la fruizione. Cosicché l'assenza di manutenzione rende il transito ben più pericoloso rispetto al rischio che si vorrebbe evitare.

35) TRASPORTI - Raddoppio PM228-Castelplanio
La tratta P.M. 228 – Castelplanio costituisce parte integrante della linea Orte-Falconara, quasi interamente ad un solo binario, con origine al Posto di Movimento km 228, situato tra Fabriano e Albacina, e comprende le stazioni di Albacina, Genga, Serra S. Quirico, Castelplanio.
Il raddoppio della tratta prevede un intervento per circa 21 km, realizzati in gran parte in variante di tracciato in galleria ed in parte in affiancamento al binario esistente.

LAZIO

36) MOBILITÀ - Completamento tracciato Metro C di Roma
Il 16 maggio 2006 vengono aperti i primi cantieri. La fine lavori era prevista per il 2020. Il tracciato completo della Linea C della metro di Roma è lungo complessivamente 42 km e comprende 42 stazioni. La Metro C di Roma è un'opera fondamentale per Roma Capitale, ma procede troppo lentamente e con costi tutti da verificare. All'appello mancano soprattutto i 300 milioni già stanziati nella Legge di Stabilità 2013, per la tratta Colosseo-Piazza Venezia (costo totale pari a 375 milioni, dei quali 75 a carico di Comune e Regione Lazio) in assenza del provvedimento che deve adottare il CIPE per lo sblocco del finanziamento. La suddetta tratta tra l'altro è fondamentale per i collegamenti con il centro storico nella direzione di una completa pedonalizzazione. Tutti da verificare tempi di realizzazione e costi lievitati, per i quali sono aperte diverse indagini della magistratura contabile. Dopo l'ennesimo rinvio, a fine 2013, per l'apertura della prima tratta Pantano-Centocelle, le previsioni parlano dell'apertura tra Pantano e Piazza Lodi nel 2014 e della stazione di San Giovanni nell'inverno 2015, poi nel 2020 fino ai Fori Imperiali e nel 2024 a Piazza Venezia. Dal 2004, quando il CIPE sbloccò i fondi necessari per 3 miliardi e 47 milioni di euro, la Linea C di Roma è diventato il più grande e costoso cantiere pubblico d'Europa, un mistero per la Corte dei Conti che nel dicembre 2011 parla di spese divenute ingestibili, che sfiorano i 6 miliardi di euro, un pozzo senza fondo con 39 varianti in corso d'opera accertate al 2012. In conclusione un'opera strategica per Roma, che andrebbe conclusa con tempi certi e costi chiari, resta tuttora immobilizzata da ritardi, contenziosi e indagini della magistratura contabile.

37) TRASPORTI - L'inferno dei pendolari fra Roma e Nettuno è senza speranza
La FR8 tra Roma e Nettuno è la tratta ferroviaria più affollata del Lazio: 41mila passeggeri al giorno su treni sovraffollati e fatiscenti, spesso in ritardo e soggetti a frequenti soppressioni. Per l'adeguamento ed il raddoppio dei binari, esiste per ora un primo finanziamento per una tratta di

circa 6 km tra Campoleone e Campo di Carne, per un costo di 79,7 milioni di euro. Il progetto prevede entro il 2015 l'adeguamento della stazione di Aprilia e la ristrutturazione della stazione di Campo di Carne. Entro il 2017 è previsto inoltre il raddoppio tra Campoleone ed Aprilia. In realtà i lavori non sono mai partiti e si rischia persino di perdere i 32,7 milioni del POR FESR 2007-2013, se non si riuscisse a rendicontare le spese entro giugno 2015.

38) MOBILITA' URBANA – Roma - Completamento anello ferroviario di Roma

Il progetto di chiusura dell'anello ferroviario nord di Roma consiste nel completare gli ultimi 5 km che ancora mancano tra la stazione Nomentana e Tor di Quinto, e rinnovare la tratta realizzata per i Mondiali di calcio del 1990 e da allora abbandonata. Il costo stimato per l'infrastruttura e per i collegamenti alla rete secondo uno studio del 2010 è di circa 840 milioni di Euro. I lavori sono fermi a causa dell'esaurimento fondi (anni '90).

39) MESSA IN SICUREZZA – Difesa idraulica lungo il Tevere e l'Aniene e completamento sistemi di depurazione

E' di 311 milioni il fabbisogno per gli interventi programmati nel piano stralcio PS5 dell'Autorità di Bacino del Tevere nel tratto metropolitano di Roma. 238,8 milioni per il completamento del sistema di collettamento e depurazione in 23 Comuni, in parte finanziati con interventi che vanno a rilento, più 246,5 milioni per gli 80 interventi di difesa idraulica lungo il Tevere e l'Aniene e 65 milioni per interventi di compensazioni naturalistiche, tutti da finanziare. L'ente appaltante è l'Autorità di Bacino. Intoppi burocratici fermano tuttora l'avvio delle opere.

ABRUZZO

40) MESSA IN SICUREZZA - Quel vincolo del 3% che blocca la ricostruzione de L'Aquila

Quello della ricostruzione post terremoto dell'Aquila è forse il caso più odioso degli effetti del vincolo imposto dal Patto di Stabilità che impedisce di spendere risorse pure a disposizione degli enti. La cosiddetta "legge Barca" aveva assicurato per un certo periodo un flusso di risorse garantito dall'intervento della Cassa Depositi e Prestiti, che metteva a disposizione dei Comuni del cratere e dell'Ufficio Speciale per la Ricostruzione la liquidità necessaria a far partire i progetti approvati. In questo modo lo Stato si faceva garante presso la Cassa Depositi e Prestiti, dilazionando la restituzione dei fondi, che veniva spalmata negli anni successivi. Questo meccanismo si è interrotto però bruscamente quando l'Unione Europea ha sancito che le risorse erogate in questo modo dalla Cassa Depositi e Prestiti devono essere conteggiate annualmente nel calcolo del "debito", che va ad incidere nel rapporto tra deficit e PIL che deve mantenersi sotto il famoso "tetto" del 3% del Patto di Stabilità. Il processo di ricostruzione si è così di nuovo impantanato. Ad oggi si sono accumulati centinaia di progetti approvati negli uffici dei Comuni del cratere e presso l'Ufficio Speciale per la Ricostruzione, per un importo pari al miliardo di euro e che sarebbero cantierabili immediatamente, se le risorse stanziate fossero rese disponibili.

41) MOBILITA' DOLCE - La ciclabile più lunga d'Italia non pedala

Potrebbe essere la pista ciclopedonale più lunga d'Italia, quella che corre per 131 chilometri fra Martinsicuro e San Salvo, toccando ben 19 comuni della costa abruzzese. Il progetto, denominato Bike To Coast, finanziato dal programma dell'Unione Europea POR FESR 2010-2013, per un valore complessivo dell'infrastruttura di 32,8 milioni di euro include, oltre al nuovo percorso

ciclopedonale, anche la realizzazione della copertura WI-FI free di tutta la costa abruzzese, dando la possibilità a turisti e residenti di accedere gratuitamente a internet con portatili e telefonini. I lavori per Bike To Coast sarebbero già dovuti iniziare da tempo a partire dalla tratta in provincia di Chieti, ben 40km che attraversano la porzione di costa di maggiore interesse paesaggistico. Ma la frammentazione degli interventi, la sovrapposizione delle competenze e la mancanza di un coordinamento fra Comuni, Province e Regione hanno creato di fatto la situazione di stallo attuale che rischia di far perdere i finanziamenti europei.

MOLISE

42) ENERGIA - Il vento non soffia sul mare

Eccesso di burocrazia, normativa confusa e spesso contraddittoria, conflitti fra enti locali e fra amministrazioni dello Stato, sono questi gli elementi che impediscono alle rinnovabili di dispiegare appieno le loro potenzialità. Ma l'esempio di blocco più evidente è forse quello relativo agli impianti eolici off-shore: ben 15 progetti fermi lungo le coste della nostra penisola, nonostante gli incentivi e l'efficienza che gli impianti in mare sono in grado di assicurare. C'è evidentemente un problema che deve essere affrontato direttamente dal Governo e che si ponga l'obiettivo di definire maggiore compatibilità fra le linee guida nazionali e regionali e la possibilità di interdizione da parte delle Soprintendenze che possono intervenire fino alla fine del procedimento, bocciando impianti anche solo perché "visibili" da aree vincolate. Il caso forse più significativo è quello dell'impianto eolico off-shore di Termoli, un progetto da 54 torri presentato nel 2006 che ha ottenuto il parere positivo di Valutazione d'Impatto Ambientale nel 2009, ma bloccato da ricorsi e pareri contrari di Enti Locali e Soprintendenza, nonostante la torre più vicina sia prevista a 6 (sei!!) chilometri dalla costa. Sebbene la ditta proponente abbia manifestato la disponibilità a rivedere il progetto, la dimensione e il layout delle macchine, il tracciato del cavidotto sotterraneo a terra, enti locali e Regione non hanno mai voluto alcun confronto nel merito.

43) INFRASTRUTTURE – Invaso diga di Chiauci

La diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno è una delle più importanti opere di edilizia dell'alto Molise realizzata con l'obiettivo di ripartire l'acqua dell'invaso al 50% tra Abruzzo e Molise. I lavori, iniziati nel 1985, sono stati ultimati nel 1997 e collaudati nel 2000, ma per garantire la funzionalità della diga, il Concessionario (Consorzio di bonifica sud di Vasto) ha previsto un progetto di "Opere di completamento e di sistemazione delle pendici dell'invaso", dell'importo di circa 35 milioni di euro, e finanziato solo parzialmente dal CIPE, per un importo di circa 19 milioni di euro. Ad oggi restano ancora da eseguire gli interventi di completamento della sistemazione del vallone Tavernola e la sistemazione della strada circumlacuale in sinistra che, seppur già finanziati, scontano un ritardo dovuto all'effettiva erogazione dei fondi da parte dell'amministrazione centrale. Dal 22 settembre 1985, giorno di posa della prima pietra, di anni ne sono passati 29. C'è forse bisogno di aspettare ancora per vedere funzionante l'opera che era già costata 154 miliardi di vecchie lire?

44) INFRASTRUTTURE – Terminal bus Campobasso

Il terminal di fatto esiste già, costruito da anni, inaugurato parzialmente, come area di partenza e di arrivo dei pullman. Quello che deve essere completato è l'edificio con i servizi, danneggiato dai vandali e dall'incuria. Per rendere completamente operativo il Terminal devono essere ancora realizzati i bagni, la biglietteria, i punti ristoro, le sale d'attesa. Opere essenziali, che oggi mancano.

Il progetto di riqualificazione dell'autostazione di via Vico prevede inoltre la realizzazione di una rotatoria, all'ingresso del terminal, di percorsi pedonali protetti e di un parcheggio a due livelli. Le opere risultano bloccate da un contenzioso giudiziario.

45) INFRASTRUTTURE – Campo sportivo di Selva Piana

A Campobasso la realizzazione del campo sportivo di Selva Piana risulta bloccata per i vincoli del patto di stabilità. L'area sportiva di Selva Piana comprende anche impianti per pattinaggio, campetti per calcio dilettantistico (i soli funzionanti) e strutture di servizio. La città è priva del campo sportivo e di idonei impianti pubblici.

CAMPANIA

46) ABUSO EDILIZIO - Ad Alimuri (Vico Equense) un ecomostro duro a morire

L'albergo sulla scogliera di Alimuri, cinque piani per 16 metri di altezza a Vico Equense, figura da tempo nella "top five" di Legambiente degli abusi edilizi. E' forse l'ecomostro più anziano censito dall'associazione e resiste incompiuto con migliaia di metri cubi di cemento armato a vista che dominano la penisola sorrentina. La storia comincia negli anni sessanta. Da allora tra sospensioni dei lavori, ricorsi, sentenze, licenze annullate, nuovi ricorsi e nuove sentenze, sono passati decenni e il manufatto è diventato un "rifugio" legato al traffico degli stupefacenti e una discarica abusiva di rifiuti.

Dopo quasi cinquant'anni infine la sorpresa: il recente ritrovamento dell'autorizzazione paesaggistica rilasciata ai costruttori nel 1963 dalla Sovrintendenza dalla quale risulta che quanto costruito è difforme rispetto a quanto autorizzato. L'amministrazione comunale ha deciso così di avviare la procedura di abbattimento, ma il proprietario ha fatto ricorso al TAR che, nei giorni scorsi, ha rigettato la richiesta di sospensiva. Per il 7 luglio è stata convocata la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo di demolizione con l'assunzione di tutti i pareri ambientali e di sicurezza. Di seguito verrà espletata quindi la gara per la messa in sicurezza e la demolizione, nella speranza che non vi siano ulteriori ricorsi o rinvii.

47) TRASPORTI – Circumvesuviana, una linea storica da salvare

La Circumvesuviana, linea storica, dispone di una capillare rete su ferro di oltre 142 km, distribuiti su 6 linee e 96 stazioni. A seguito delle forti criticità gestionali, il 27 dicembre 2012 insieme a SEPSA e Metrocampania NordEst è confluita nell'Ente Autonomo Volturno, che vi opera in qualità sia di gestore dell'infrastruttura, sia di impresa ferroviaria. Una via d'uscita alle criticità in cui versa l'Ente è stata poi tracciata dal decreto legge Sviluppo n. 83/2012, approvato dal Governo Monti, che ha previsto la nomina di un commissario governativo ad acta con il compito specifico di elaborare un piano di rientro dal disavanzo accertato (i debiti ammontano a circa 500 milioni) e un piano dei pagamenti, da coprire con le risorse regionali disponibili in bilancio e, in più, con 200 milioni di euro da attingere dai fondi europei FAS. Il provvedimento ha poi istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti un tavolo tecnico, senza oneri per la finanza pubblica, di verifica degli adempimenti regionali, e di analisi della documentazione pervenuta per la stipula e la sottoscrizione dell'accordo tra Ministeri (delle Infrastrutture e dell'Economia e Finanze) e il Presidente della Regione. Il rispetto del Patto di Stabilità però impedisce l'effettivo utilizzo e dirottamento dei fondi per la realizzazione delle opere necessarie.

da 48) a 55) RIFIUTI – 8 impianti per il trattamento dei rifiuti organici

Completamento infrastrutturazione del settore dei rifiuti in Campania Nel particolare è già evidente un fabbisogno di impianti di trattamento della frazione organica proveniente dalla raccolta differenziata, per una capacità complessiva di 560.000t/anno, a fronte della attuale capacità attestantesi sul valore di 54.500t/anno. Al riguardo risultano in itinere i procedimenti relativi alla realizzazione di ulteriori impianti per una capacità aggiuntiva di 290.000t/anno, mentre non risulta essere stato posto in essere alcunché a fronte dell'ulteriore fabbisogno pari a 215.500t/anno. Degli 11 impianti previsti, 3 sono attivi, mentre per 8 risultano in vario grado avviate le procedure. Per 2 impianti sono previsti finanziamenti della Regione Campania, per i restanti 6 il ricorso alla formula dell'appalto in concessione che prevede la progettazione esecutiva, la realizzazione e la gestione per un certo numero di anni. Esistono dunque in parte già i progetti e lo stanziamento economico per i differenti impianti, il cui totale supera gli 80 milioni di Euro, ma le complessità delle procedure, talvolta le varianti al progetto originario oppure ostacoli procedurali e burocratici stanno tuttora rallentando l'iter complessivo.

56) BONIFICHE – Completamento della bonifica di Bagnoli, un'opera necessaria per la riqualificazione e valorizzazione dell'area

Completamento bonifica dei siti contaminati di (Italsider, Cementir, Eternit, ecc.) Bagnoli-Coroglio e la conseguente riqualificazione e valorizzazione dell'area. Il completamento della bonifica dell'ex sito industriale di Bagnoli Coroglio è e resta precondizione imprescindibile per ogni ipotesi gestionale che si volesse ipotizzare per il processo di riqualificazione e valorizzazione dell'area. Nel 1991 termina l'attività dello stabilimento siderurgico "Ilva Italsider" e nel 1994 prende il via il processo di riqualificazione dell'area. La legge n. 582 del 18/11/96 dispone la prima elaborazione del Piano di recupero ambientale dell'area, da attuarsi da parte dell'ex Italsider con un finanziamento di circa 400 miliardi di vecchie lire disposto dal CIPE. Nel 1998 Bagnoli viene inserito tra i siti inquinati di interesse nazionale. Per il completamento delle operazioni di bonifica e recupero ambientale dell'area, la legge Finanziaria del 2001 stanzia oltre 75 milioni di euro. Il Comune di Napoli, vista la situazione di ristagno dei lavori, acquista in toto gli spazi dell'area ex Italsider ed ex Eternit e costituisce una società di trasformazione urbana a totale capitale pubblico, "la Bagnolifutura S.p.A.", con il mandato di bonificare i suoli di proprietà, edificarli secondo il Piano urbanistico comunale e quindi vendere i restanti lotti ai privati. Gli accordi di programma del 2003 e del 2007 definiscono gli interventi da porre in essere, i soggetti coinvolti ed i relativi impegni finanziari. Per l'intervento di bonifica, a partire dall'entrata in vigore della legge 582/96 (primo atto del Piano di recupero dell'area), ammontano a 259.358.195,96 milioni di Euro (195.717.541,58 di fonte statale, 46.319.744,58 a valere sui fondi POR Campania, 17.321.000 provenienti da altri soggetti). A fronte di tali stanziamenti, le spese sostenute complessivamente risultavano circa 77.243.278,59 milioni di Euro (pari a circa il 30% della disponibilità - Corte dei Conti 2009). Al maggio 2013 i siti svincolati e avviati a bonifica non superano il 9% del totale delle superfici del sito (fonte Arpa Campania). Tuttora le operazioni di bonifica sono bloccate per approfondimenti giudiziari e accertamenti della Magistratura.

PUGLIA

57) BONIFICHE - A Taranto la bonifica del mar Piccolo torna in alto mare

La bonifica dell'area del mar Piccolo a Taranto, gravata dai veleni dell'Arsenale Militare, degli ex Cantieri Navali di Fincantieri e dal siderurgico, poteva rappresentare un momento di ripresa per una città in ginocchio. Ben 119 milioni di euro sono stati destinati alle bonifiche di una delle aree

inserita già dal 1990 fra quelle ad elevato rischio ambientale e dal 1998 fra i Siti di interesse nazionale. A gennaio 2013 il Governo Monti nomina l'ing. Alfio Pini, Capo del Corpo dei Vigili del Fuoco, a Commissario straordinario e istituisce una cabina di regia per realizzare gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto. Un anno e mezzo dopo arrivano le dimissioni per pensionamento del Commissario, in assenza del quale le risorse nazionali (20 milioni) e quelle regionali (63 milioni) rimangono congelate, con il rischio della completa paralisi. Ora si rischia il blocco dei lavori di bonifica dei terreni contaminati delle 4 scuole del quartiere Tamburi e dell'iter per il risanamento del Mar Piccolo. E pensare che i lavori per la riqualificazione delle scuole sono stati già aggiudicati e logica vorrebbe che venissero realizzati in estate quando le attività didattiche sono sospese. Le bonifiche tornano in alto mare, le risorse si congelano, il caos tra istituzioni regna sovrano.

58) TRASPORTI - Al grande Porto di Taranto mancano circa 750 metri di binari

Dal terminal container del porto di Taranto la stazione ferroviaria di Cagioni si vede bene. Ci sono circa 750 metri di distanza, appena 750 metri che dividono migliaia di container dalla rete ferroviaria europea, che impediscono alle merci sbarcate a Taranto di arrivare nel resto del mondo passando semplicemente dalle navi alle rotaie. E invece no, c'è bisogno di passare per la gomma, per inutili e inquinanti Tir. Anche in questo caso il progetto esiste ed è finanziato con il PON 2007-2013 con ben 25,5 milioni e prevede la realizzazione dei 750 metri di binari e il potenziamento della stazione ferroviaria di Cagioni. Il progetto risale a circa 5 anni fa, il soggetto attuatore (RFI) ha già predisposto la progettazione preliminare e definitiva e ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie, ma non può bandire la gara d'appalto perché è in attesa degli esiti sulla Notifica degli aiuti di Stato o, peggio, è in attesa di sapere dal Governo se per tale opera si debba o meno chiedere la Notifica UE. Dall'autunno 2013 si assiste così al rimpallo di pareri e responsabilità tra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dello Sviluppo Economico ed RFI, con buona pace della competitività del porto di Taranto.

59) RIGENERAZIONE URBANA – La riqualificazione incompiuta

Riqualificazione Ex teatro Politeama su area demaniale acquisito al pubblico. Il problema è di cessione tra pubblico e privato. Lavori avviati ma fondi finiti da parte del demanio, quindi interrotti perché necessitano di nuovi stanziamenti che ad oggi non ci sono.

60) TRASPORTI – L'alta velocità tra Bari e Napoli

Lavori a rilento. Si procede per stralci ormai da anni e non si sa fino a quale punto i costi siano coperti.

61) DEPURAZIONE – Il depuratore di Porto Cesareo

Manca lo sbocco a mare perché è in altro comune, quello di Nardò, (progetto e bando di gara indetti da Acquedotto Pugliese) e la "vertenza" tra comuni differenti non si riesce a risolvere. Per questo tutto resta bloccato con il rischio di perdere anche finanziamenti Regionali (Por Puglia 2000/2006 - Fondo Fesr).

62) TRASPORTI – Adeguamento di infrastrutture non più rinviabile

Adeguamento delle infrastrutture viarie (SS16), ferroviarie, autostradali che intersecano il fiume Fortore. L'iter progettuale sembra essere concluso, sarebbero a disposizione oltre 20 milioni di euro, ma i lavori non partono.

63) MESSA IN SICUREZZA – Sistemazione SS 90 delle Puglie e raddoppio ferrovia

Sistemazione frana di Montaguto, apertura della strada statale e raddoppio ferrovia.10-30 ML. Progettazione definitiva ma non esecutiva. Studi tecnici già in gran parte conclusi.

64) MESSA IN SICUREZZA – Molfetta, un territorio da salvare
E' dal 2009 che è definito lo studio idrologico ed idraulico finalizzato all'individuazione di un'opera di mitigazione del rischio idraulico nella zona industriale di Molfetta (BA) dal costo di circa 10 milioni di euro. Nonostante l'iter progettuale sia concluso i lavori non sono iniziati.

65) RIGENERAZIONE URBANA – Riqualificare un quartiere
Sistemazione Bari zona stadio 5-10ML. Progettazione definitiva ma non esecutiva. Studi tecnici già in gran parte conclusi.

BASILICATA

66) BONIFICHE - La bonifica di Tito e Val Basento è una storia infinita
Amianto, metalli pesanti, IPA, solventi clorurati e composti aromatici, residui delle lavorazioni degli stabilimenti ANIC/Enichem e Materit, sono solo alcuni degli inquinanti che appestano l'area industriale della Val Basento, dichiarata per questo sito inquinato di interesse nazionale: 3.400 ettari nei comuni di Ferrandina, Pisticci, Grottole, Miglionico, Pomarico e Salandra.
La caratterizzazione dell'intero sito ha evidenziato l'inquinamento delle acque sotterranee nel comprensorio di Ferrandina e Pisticci. Dopo la stipula dell'Accordo di Programma fra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Basilicata ed i Comuni dell'area (dicembre 2009) è arrivata finalmente la delibera del CIPE (agosto 2012) che stanziava 23,4 milioni di euro che la Regione Basilicata avrebbe dovuto impegnare entro dicembre 2013. In realtà il 2013 è trascorso con la stipula di un nuovo Accordo di Programma Quadro fra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente e la Regione Basilicata e la creazione di una Cabina di regia inter-istituzionale per le attività di bonifica senza che si riuscisse a presentare i progetti richiesti dal Ministero. A fronte delle inadempienze della Regione il CIPE ha prorogato al 30 giugno 2014 i termini di scadenza per l'assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti. Più recentemente una conferenza di servizi, tenutasi a Roma lo scorso 7 marzo, ha fissato un'ulteriore proroga a dicembre 2014, ma già si paventa la possibilità di spostare nuovamente il termine a giugno 2015, mentre il cronoprogramma presentato nella stessa sede fa riferimento al 2016 e al 2019 come date di ultimazione dei lavori di bonifica.

67) TRASPORTI - Ferrovia Ferrandina-Matera
Parlare di treno a Matera rievoca una delle gaffe più clamorose delle ferrovie dello stato che in uno spot degli anni novanta fecero comparire un tizio che andava a trovare l'anziano parente a Matera in treno. Peccato che a Matera i treni non ci arrivavano allora, negli anni novanta, e non ci arrivano ancora adesso. Uno degli esempi più noti di infrastruttura ferroviaria mai completata è il collegamento tra Matera e Ferrandina. Ideata già alla fine degli anni trenta, questo tratto di ferrovia fu chiuso tra il 1972 e 1974 per eccessivo degrado di impianti e rotabili. Rappresenta un monumento allo spreco con oltre 350 di miliardi di vecchie lire dissipate senza che l'opera, i cui lavori furono avviati nel 1986 per essere finiti nel 2003, sia stata portata a conclusione. Matera, la città dei sassi e patrimonio Unesco dal 1993, è l'unico capoluogo di provincia che non è collegato alla rete ferroviaria nazionale. Quel tratto ferroviario di poche decine di km collegherebbe Matera

alle direttrici Bari e Napoli. Il costo per il completamento dell'opera si valuta in circa 200 milioni di euro.

CALABRIA

68) TRASPORTI - A Gioia Tauro un altro porto senza binari

Anche in questo caso, come per la vicenda relativa al terminal container di Taranto, si tratta di connettere un porto con la rete ferroviaria. Nel caso di Gioia Tauro si parla del più grande terminal per il transhipment del Mediterraneo. Creare un'infrastruttura moderna di collegamento è fondamentale per rilanciare la competitività di questa infrastruttura. Secondo quanto annunciato nel 2012, questo terminal intermodale dovrebbe nascere in project financing e richiederebbe investimenti complessivi per quaranta milioni di euro: venti a carico dell'Autorità Portuale e altri venti milioni a carico di chi si aggiudicherà l'appalto (che prevede una concessione di trent'anni sulla struttura). Il progetto al momento è bloccato a causa dei contrasti tra le autorità locali (autorità portuale, Comune, Provincia e Regione) e RFI. Dopo un primo bando pubblico per la costruzione e gestione dell'infrastruttura lanciato l'anno passato e andato a vuoto, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro avrebbe voluto preparare una seconda gara più appetibile per il gruppo Ferrovie dello Stato che, comunque, ha ribadito più volte di non essere interessato a investire nell'opera.

69) TRASPORTI – Reggio Calabria - Metropolitana dello Stretto

Il progetto di Metropolitana dello Stretto del 2006 ha prodotto risultati molto al di sotto delle aspettative perché affidato in gran parte a privati con procedure di gara farraginose. Anche se non si tratta di una infrastruttura fisica, questa costituisce un elemento fondamentale per assicurare la continuità territoriale. Un Consorzio pubblico potrebbe gestire in maniera molto più efficiente e stabile questo sistema di trasporto.

70) TRASPORTI – Reggio Calabria - Variante di Cannitello

Progettata e realizzata come prima opera propedeutica al Ponte, con un costo esorbitante per km di tratta, questa opera ha modificato il tracciato ferroviario in prossimità di Villa San Giovanni. La liquidazione della Stretto di Messina e l'auspicato addio al progetto del Ponte ha impedito il completamento dell'ultima fase del progetto che era legata alla mitigazione degli effetti ambientali. Quello che oggi rimane è un ecomostro che deturpa il territorio e lo scenario dello Stretto. Quest'opera va rivista e completata n una visione e funzione alternativa e sostenibile.

71) RIGENERAZIONE URBANA - Casa dello studente dell'Università di Reggio Calabria

Costruita nell'area di pertinenza della fiumara Annunziata è rimasta incompiuta, bloccata dalla lievitazione dei costi e da un ripensamento sulla opportunità di tale localizzazione. Ad oggi è un'opera deturpante posta nel greto di un torrente. L'intervento potrebbe consistere nel ripristino dell'area nel contesto della messa in sicurezza e riqualificazione della fiumara e del suo bacino. E nella costruzione in altro sito della Casa dello Studente ridimensionata nella volumetria o nell' utilizzo di strutture pubbliche disponibili, compresi beni confiscati opportunamente ristrutturate e riadattate. Costo stimato per la demolizione 2 milioni di euro, 5 milioni per l'eventuale nuova costruzione. Potrebbero essere innanzitutto utilizzati per il risanamento ambientale i quasi 2 milioni di euro previsti dall'APQ e bloccati presso il Commissario per la Difesa del Suolo.

72) TRASPORTI – Una metropolitana tra Villa San Giovanni e Melito Porto Salvo
Realizzazione di una linea metropolitana con possibilità di estensione fino a Gioia Tauro e Rosarno e fino a Locri per la creazione di Daily Urban System efficiente nella Provincia di Reggio Calabria, utilizzando il tracciato esistente e utilizzando lo schema delle RER francesi.

da 73) a 84) INFRASTRUTTURE – CANALIZZAZIONE DIGA SUL METRAMO
Un buco, un'eterna incompiuta che ha inghiottito un mare di denaro pubblico. Si trova nel Comune di Galatro nella Piana di Gioia Tauro provincia di Reggio Calabria. E' la diga più alta d' Europa (104 metri) e ha una superficie di lago di oltre un Kmq, con una capacità di portata di 26, 5 milioni di metri cubi d'acqua, un invaso faraonico ma in realtà è una diga fantasma, simbolo di cattiva programmazione, illegalità e spreco di denaro pubblico. L'esempio più emblematico delle 12 dighe progettate in Calabria e rimaste incompiute. Quella del Metramo è una storia infinita. il suo costo è lievitato attraverso sette perizie di varianti e 112 stati di avanzamento lavori. Il costo iniziale previsto era di 15 miliardi di lire, all'approvazione del progetto nel lontano 1978 (esecutivo approvato nel 1981) erano già diventati 39. Alla fine il costo è salito a 420 miliardi di vecchie lire a cui andranno ad aggiungersi altri 71 miliardi per la canalizzazione solo in parte disponibili. I lavori avviati nel 1981 e, in parte, completati nel 1994. L'opera è stata solo un anno fa (4 aprile 2013) collaudata da parte del Servizio Nazionale Dighe. Per il completamento dello schema idrico, occorre però il completamento di una galleria di derivazione dell'acqua verso i piani di Ghilina. Non sono mai state realizzate le opere finalizzate al sistema di canalizzazione e distribuzione a valle, fondamentali per il trasporto dell'acqua e per consentire "l'uso agricolo, potabile, industriale" (a cui, "genericamente", l'acqua è destinata. Per questi completamenti servirebbero anche soldi che, però, non ci sono.

SICILIA

85) e 86) RIFIUTI - Impianti di compostaggio senza operai e senza corrente
Qui non c'è neanche un'opera da sbloccare o da concludere: l'impianto di compostaggio di Ragusa (3 milioni di euro per 15.000 t/a) è stato interamente completato cinque anni fa, messo in funzione per appena 20 giorni, ma poi bloccato per mancanza di personale, mai individuato dall'ATO. Nel 2012 la gara per l'ampliamento e la costruzione di un digestore è andata deserta. Attualmente l'impianto è nella disponibilità della Società di Regolamentazione Rifiuti, l'ente che in Sicilia ha preso il posto degli ATO. I documenti di gara per la gestione sono pronti da settembre 2013, ma tutto è fermo. C'è da segnalare inoltre che stiamo parlando di un'area che contiene il comprensorio serricolo più grande del Mezzogiorno, dove quindi un impianto di compostaggio avrebbe una straordinaria utilità da un punto di vista ambientale ed economico. A poca distanza, a Vittoria, un impianto analogo è stato completato nel 2011 (2,1 milioni di euro per 7.000 t/a), ma non è mai entrato in funzione perché manca la cabina elettrica. E intanto la parte umida dei rifiuti continua a finire in discarica.

87) DEPURAZIONE - I contenziosi legali che costringono Lampedusa a non depurare
E' il contenzioso che oppone il Comune alla vecchia azienda titolare del lavoro di manutenzione a bloccare i lavori di ammodernamento del nuovo depuratore di Lampedusa. Il vecchio impianto è guasto ed abbandonato e i liquami di alberghi, case e centro di accoglienza migranti finiscono, senza alcun trattamento, direttamente in mare attraverso una condotta sottomarina piuttosto

malconcia e lunga un chilometro. La gara d'appalto per l'ammodernamento del depuratore, il rifacimento di una parte della rete fognaria e della nuova condotta sottomarina viene espletata alla fine del 2012, per un importo pari a circa 8 milioni di euro. La stazione appaltante è il Soggetto Attuatore dell'Emergenza dell'Isola di Lampedusa istituito nel 2011 dal Governo Berlusconi. I finanziamenti sono disponibili, l'opera ha tutti i visti e le autorizzazioni comprese quelle ambientale e a dicembre 2013 viene anche formalizzato il contratto con l'impresa vincitrice. I lavori però non partono perché alcuni impianti delle opere del vecchio depuratore continuano ad essere nella disponibilità della vecchia impresa che ha avviato un contenzioso con l'Amministrazione Comunale. E così i liquami continuano ad essere scaricati in mare con il rischio di inquinamento di uno dei tratti di costa più belli e delicati del nostro Paese.

88) TRASPORTI - Alla scoperta dei siti archeologici siciliani come Indiana Jones

C'è voluto circa mezzo secolo per farsi restituire dal Paul Getty Museum la statua della Dea di Morgantina, acquisita illecitamente dalla celebre istituzione culturale statunitense. E forse ci vorrà altrettanto tempo per andarla a vedere nel Museo Archeologico di Aidone (EN) senza passare per lunghe e tortuose stradine di campagne che consentono solo ai più determinati di superare a fatica un'interruzione di poche decine di metri causata da una frana che blocca la provinciale da circa 8 anni. Il cedimento di un piccolo tratto della Strada Provinciale n. 4 ha reso quanto mai complicato l'accesso a due siti archeologici tra i più importanti al mondo, meta di centinaia di migliaia di visitatori: il Comune di Aidone, che ospita la statua dell'allievo di Fidia, e Piazza Armerina con la Villa Romana del Casale, patrimonio Unesco. Appena 2,5 milioni di euro per un progetto costellato da una miriade di incidenti burocratici e per il quale, ancora oggi, non si ha una data certa d'inizio lavori.

89) DEPURAZIONE - Più di un miliardo di euro perso fra fogne e depuratori

E' una di quelle opere che meriterebbero una task force in grado di far fronte all'incapacità progettuale degli enti locali e alla confusione istituzionale che si è creata in Sicilia nei tentativi di riforma degli enti cui si è messo mano. Sono questi i motivi infatti che rischiano di far tornare a Bruxelles quasi per intero il miliardo e 161 milioni di euro messi a disposizione dal Fondo di Sviluppo e Coesione per realizzare fogne e depuratori nella nostra isola maggiore. Finora le risorse utilizzate ammontano ad appena 65 milioni, che stanno per essere assegnate con decreti della Regione, mentre il termine per l'utilizzo, già prorogato al 30 giugno 2014, sta per scadere nuovamente. Il parco progetti prossimi all'affidamento dei lavori è pari a 232 milioni di euro. L'effettivo stanziamento di una prima tranche pari a 610 milioni su oltre un miliardo è avvenuto con delibera CIPE già nel 2012. L'area più critica è quella del catanese dove solo il 13% della popolazione residente è servita da fognatura e depurazione.

Il numero di progetti cantierabili è di appena 14 su 94, un numero che non potrà evitarci le multe per l'infrazione UE e soprattutto l'inquinamento causato dallo sversamento di acque ancora non depurate.

90) e 91) MOBILITA' URBANA - Città metropolitana di Catania - Tratte metropolitana Stesicoro-Aeroporto e Nesima-Misterbianco

La prima approvata con Delibera CIPE nel 2006, lunga 6,9 Km e 8 nuove stazioni che permetterebbero di collegare l'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa al centro della città. La tratta si inserisce nel più ampio progetto di sviluppo della rete metropolitana della Circumetnea che prevede, tra l'altro, la realizzazione della tratta Nesima-Misterbianco (lunga 3,9 Km con 4 nuove stazioni) per collegare l'attuale metropolitana con il centro urbano di

Misterbianco e della sua zona industriale e commerciale. Le due tratte sono dotate di progetto definitivo e delle autorizzazioni necessarie.
La **tratta Stesicoro-Aeroporto** il cui costo è di 430 milioni dispone di 90 milioni di euro stanziati dal CIPE nel 2006. L'avviso di gara era possibile già nel settembre 2011 ma è stata fatta solo il 28 dicembre 2013. I lavori non risultano iniziati.
La **tratta Nesima-Misterbianco** ha un costo di 220 milioni di euro finanziato già con i fondi POR Sicilia 2000/2006 (104.32 Meuro) dirottati dalla Regione Sicilia verso altre opere. Ora, nonostante sia finanziata con 192 milioni di euro la gara d'appalto è ancora da fare.

92) TRASPORTI - Raddoppio dei binari tra Giampilieri e Fiumefreddo
Tratta inserita nel potenziamento della direttrice Messina-Catania-Palermo, per potenziare il trasporto ferroviario nell'area costiera orientale della Sicilia. Si tratta di 42 km di ferrovia già inclusa nel contratto di programma con RFI e il cui tracciato preliminare risale al 2003. Il 2005 era l'anno di fine lavori. Nel febbraio 2013 viene sottoscritto il Contratto Istituzionale di Sviluppo. A giugno 2013 la Regione Sicilia chiude tavolo tecnico per dirimere problematiche sollevate da alcuni comuni. A fine 2013 si dava notizia dell'inizio della redazione del progetto definitivo. Sono disponibili 259 milioni di euro a fronte di oltre 2 miliardi, cresciuti enormemente rispetto alle previsioni del 2004. Ad oggi c'è solo la progettazione preliminare.

SARDEGNA

93) BONIFICHE - A La Maddalena la bonifica è a metà
I lavori di riqualificazione dell'Arsenale e la bonifica dei fondali della Maddalena dovevano far parte delle opere previste per il G8 del 2009, poi trasferito in fretta e furia a L'Aquila. In realtà le analisi disposte a seguito dell'inchiesta della magistratura nel 2013 hanno confermato la presenza di fondali ancora gravemente inquinati. L'intero sistema di bonifica immaginato e progettato per l'ex Arsenale non è stato mai completato e rischia di rimanere un sogno soprattutto dopo che il Governo Monti ha declassato il sito da "interesse nazionale" a "regionale". Attualmente il costo del progetto complessivo è stato ulteriormente rimodulato rispetto al progetto iniziale di oltre 19 milioni di Euro, ma i lavori sono ancora fermi. Il Comune di La Maddalena è stato nominato ente attuatore per la redazione del nuovo progetto, con il finanziamento da 11 milioni di euro, per realizzare il completamento della bonifica. Ma sui tempi di partenza dei lavori ancora non c'è chiarezza.

94) ENERGIA - Crisi politiche ed economiche bloccano la metanizzazione della Sardegna
L'obiettivo era ambizioso e si prometteva di "Fornire una nuova fonte di approvvigionamento di gas naturale al mercato italiano ed europeo con l'obiettivo di contribuire al progresso economico e al benessere della comunità garantendo una sicurezza di approvvigionamento energetico". Stando all'accordo stipulato fra Italia e Algeria nel 2001 il "Galsi" si sarebbe dovuto completare addirittura entro il 2012 e avrebbe portato il metano dal nord Africa in Toscana passando per la Sardegna, unica regione italiana ancora non interessata dalla rete di metanizzazione. Il Galsi, una volta a regime, avrebbe dovuto trasportare nel nostro Paese 8 miliardi di metri cubi di metano all'anno, ma in realtà non è mai partito a causa di diversi problemi, tra cui l'instabilità politica nel Nord Africa e la crisi economica che ha ridotto i margini di competitività del progetto che rischia il blocco definitivo. La Giunta Regionale della Sardegna recentemente ha deliberato l'uscita dal consorzio.

95) INFRASTRUTTURE - Diga Maccheronis: a vincere le gare non sono sempre i più bravi
Il blocco questa volta colpisce la sopraelevazione della diga Maccheronis per l'ampliamento del lago sul Rio Posada, un'opera che garantirebbe così un più puntuale approvvigionamento idrico dell'area della Baronia, colpita da un violento fenomeno alluvionale nello scorso autunno. Le opere, finanziate con fondi regionali per 9 milioni di euro, sono state appaltate nel 2008 all'impresa Maltauro di Verona, recentemente coinvolta nello scandalo legato all'Expo. I lavori sono stati però interrotti più volte per perizie di variante e poi ripresi nel 2012, per essere però quasi subito sospesi nuovamente per contenziosi tra le ditte e tra la Maltauro e l'ente appaltante, il Consorzio di Bonifica della Sardegna Centrale. Nel settembre 2013 sembrava imminente la ripresa dei lavori, ma pochi giorni dopo la Maltauro comunicava al consorzio di bonifica l'abbandono del cantiere. Attualmente i lavori risultano ancora interrotti e potranno essere ripresi solo a valle di una nuova gara d'appalto. L'alluvione del novembre 2013 intanto ha provocato seri danni al cantiere.

96) TRASPORTI – Nuova Strada SS 195
Ente coinvolto: ANAS. Lavori attuati al 2%. Progetto approvato nel luglio 2007. Inizio previsto 22-11-2011; Fine cantiere prevista: 22-08-2017. Lavori tuttora incompleti per un costo di circa 140milioni di Euro.

97) INFRASTRUTTURE – Realizzazione diga di Cumbidanovu
La capacità totale dell'invaso sarà di 13,32 milioni di metri cubi e consentirà di irrigare 2810 ettari di terreno agricolo nei comuni di Orgosolo, Oliena, Nuoro, Orune, Lula e Dorgali. Lavori gestiti dal Consorzio di Bonifica della Sardegna Centrale per un importo complessivo di 55 Milioni di Euro. Lavori interrotti per i danni (3,5 Milioni di Euro) dell'alluvione del 18 Novembre scorso.

98) MOBILITA' URBANA – Prolungamento metropolitana leggera Sassari-Li Punti
Ente appaltante ARST. I lavori sono fermi.

99) TRASPORTI – Centro intermodale passeggeri di Sassari
Opera gestita dal Comune di Sassari, lavori avviati dal 15 maggio 2014 con legge regionale. Importo lavori 30 Milioni di Euro. I lavori sono fermi per blocco contenziosi con ARST.

100) TRASPORTI – Tratto terminale strada Sassari – Alghero
Ente appaltante ANAS. I lavori sono tuttora fermi.

101) BONIFICHE – Bonifiche nelle aree del petrolchimico
Ente appaltante/gestione cantieri: Società Syndial Progetti. Iter concluso a livello progettuale ma mancano le autorizzazioni del Ministero dell'Ambiente. Quindi i lavori sono tuttora fermi.