

Non esiste una legge, ma si può dare un DASPO ai politici peggiori evitando di votarli e punirli con una “**Damnatio memoriae**”.

Scopriamo dopo Genova che le infrastrutture italiane sono un colabrodo. Ecco i nomi dei ministri responsabili dell’ ultimo decennio:
Di Pietro, Matteoli, Passera, Lupi, Renzi, Delrio

Grandi opere mai finite e grandi opere mai iniziate



**LAVORI
IN CORSO
...FORSE !**

In vent'anni abbiamo visto 12 Ministri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti, delle Infrastrutture: 5 del centro-sinistra, 4 del centro-destra, 1 di Italia dei Valori, 1 indipendente, 1 del M5S:

Tre anni di centro-destra e sette anni di centro-sinistra non sono serviti nè a finire le grandi opere nè a cominciarne di nuove.

Malgrado tutti i Ministri fossero sostenitori delle Grandi Opere la TAV è iniziata 30 anni fa e non è neanche al 10% del lavoro; il MOSE è iniziato 20 anni fa e non è finito; la Salerno-Reggio è iniziata 70 anni fa e non è finita. Sono circa 650 le opere incompiute.

In compenso il ponte Morandi è crollato e sono 300 i ponti a rischio crollo, mentre oltre 11mila hanno bisogno di manutenzione.

L'Alitalia ha perso 7 miliardi di euro. I treni locali viaggiano su un solo binario e quelli dei pendolari sono una tragedia. Le autostrade del mare sono un sogno.

Il Ministero delle Infrastrutture ha contato 868 infrastrutture non terminate. Per il Codacons i ritardi sono costati 166 euro a ogni famiglia

Per caserme, strade, ponti, ferrovie e impianti sportivi costruiti a metà (quando va bene) gli italiani hanno già speso 4 miliardi e altri 1,4 miliardi servirebbero per completarle, secondo i calcoli dell'associazione dei consumatori.

Uno spreco che ha anche un costo su ogni famiglia italiana: 166 euro. Le incompiute sono arrivate nel 2014, secondo ultimo dato disponibile dell'Anagrafe delle opere del Ministero delle Infrastrutture, a quota 868 da 692 nel 2013.

Il fenomeno accumuna il Nord e il Sud del paese. Il record negativo per numero di infrastrutture non terminate sul proprio territorio spetta alla Sicilia (215), seguita dalla Calabria (94) e dalla Puglia (81).



Anche la progettazione della più grande diga del Mezzogiorno, quella sul fiume Melito nel Catanzarese, risale a 60 anni fa. I lavori sono iniziati negli anni '80 e non sono mai terminati.



**LAVORI
IN CORSO
...FORSE !**

Il costo complessivo per lo Stato, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture, di quest'incopiuta (solo il 13% dei lavori risulta eseguito) è di quasi 260 milioni di euro di cui 189 milioni per finire i lavori.

**Diga di Gimigliano, in
provincia di Catanzaro,
considerato il più grande
cantiere del Sud.**



Il costo per lo Stato è di 165 milioni di euro, e i lavori sono al 18% (in quasi 35 anni)

Ferrovia Ferrandina-Matera



I lavori di realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella iniziarono nel 1986 ma sono rimasti incompiuti; la città di Matera resta raggiungibile per ferrovia solo da Bari tramite la linea ferroviaria a scartamento ridotto delle Ferrovie Appulo Lucane. Dopo la realizzazione della stazione, manca ancora l'adeguamento agli standard di sicurezza in vigore della galleria Miglionico nei pressi dell'omonimo comune, l'armamento, l'elettificazione della linea e l'impianto dei sistemi di comando e controllo della circolazione.

Dagli anni '80 è in progetto il potenziamento del nodo autostradale genovese.

Il costo complessivo sarebbe sui 3 miliardi di euro, di cui 1,8 miliardi di euro già finanziati da Autostrade per l'Italia, mentre il resto verrebbe ottenuto aumentando di 2,7% le tariffe dei pedaggi delle esistenti autostrade.



L'unica grande opera necessaria: IDROVIA PADOVA-MARE



LAVORI IN CORSO ...FORSE !

NO	ALLUVIONI L'opportunità di salvaguardare dalle alluvioni grandi aree del Padovano, del Veneziano e del Mirese.
NO	CAMION e INQUINAMENTO Grandi vantaggi per l'ambiente con il trasporto delle merci su chiatte fluviali .
NO	EROSIONE della LAGUNA Un efficace contrasto all'erosione della laguna di Venezia.
SI	ACQUA per la SICCITA' Una straordinaria riserva d'acqua per l'irrigazione nei periodi di siccità.
SI	GRANDE CORRIDOIO ECOLOGICO



L'idrovia è **COMPLETATA al 70%**.

GIA' COSTRUITI: 13 ponti stradali, 1 ferroviario, 2 conche di navigazione.

Scavata per 10,5 Km su 27,5.

GIA' SPESI oltre **50 MILIARDI DI LIRE**
(valori al 1990!!!)

Progettato negli anni '50 e '60 del '900, i lavori per la realizzazione del canale navigabile che dovrebbe collegare Venezia e Padova furono sospesi nel 1992.

Per completare l'opera il Ministero ha stimato a fine 2014 una somma pari a 461 milioni di euro.

Non esiste una legge, ma si può dare un DASPO ai politici peggiori evitando di votarli e punirli con una “Damnatio memoriae**”.**
Scopriamo dopo Genova che le infrastrutture italiane sono un colabrodo.
Ecco i nomi dei ministri responsabili dell’ ultimo decennio:
Di Pietro, Matteoli, Passera, Lupi, Renzi, Delrio

Infrastrutture^[1]

	Antonio Di Pietro (1950)	Italia dei Valori	Governo Prodi II	17 maggio 2006	8 maggio 2008	XV
--	------------------------------------	-------------------	------------------	----------------	---------------	----




**LAVORI
IN CORSO
...FORSE !**


Infrastrutture e trasporti

	Altero Matteoli (1940-2017)	Il Popolo della Libertà	Governo Berlusconi IV	8 maggio 2008	16 novembre 2011	XVI
--	---------------------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------	------------------	-----

	Corrado Passera ^[2] (1954)	Indipendente	Governo Monti	16 novembre 2011	28 aprile 2013	
--	---	--------------	---------------	------------------	----------------	--

	Maurizio Lupi (1959)	Il Popolo della Libertà	Governo Letta	28 aprile 2013	22 febbraio 2014	XVII
		Nuovo Centrodestra ^[3]		22 febbraio 2014	20 marzo 2015	

	Matteo Renzi (<i>ad interim</i>) (1975)	Partito Democratico	Governo Renzi	20 marzo 2015	2 aprile 2015	XVII
--	--	---------------------	---------------	---------------	---------------	------

	Graziano Delrio (1960)	Partito Democratico		2 aprile 2015	12 dicembre 2016	
			Governo Gentiloni	12 dicembre 2016	1° giugno 2018	

Tre anni di centro-destra e sette anni di centro-sinistra non sono serviti nè a finire le grandi opere nè a cominciarne di nuove.

Il nuovo Palazzo del Cinema di Venezia Lido



**I lavori sono
avanzati al 48% e
bloccati nel 2012**

**I lavori sono
costati fino ad
oggi 84 milioni
di euro.**


Un buco costato 40 milioni di euro - tra progetti morti sulla carta e lavori mollati sul nascere - e da poco tappato. Diventerà una pineta, con una piazza e una fontana.

Ma, nella memoria dei veneziani, sarà sempre il buco della vergogna. Tutto comincia con il bando del 2004 e la posa della prima pietra del nuovo tempio del cinema nel 2008, con cerimonia di inizio lavori e autorità schierate.

Dopo un avvio a singhiozzo, si lavora fino a 2009 quando, durante alcuni scavi, vengono trovati dei rifiuti di amianto nel sottosuolo. In quel momento la spesa supera già i 37 milioni di euro.

MOSE

Progetto 1989 / inizio lavori 2013 / fine prevista 2020



Il MOSE (MOdulo Sperimentale Elettromeccanico) è un progetto o opera di ingegneria civile, finalizzato alla difesa di Venezia e della sua laguna dalle acque alte.

Nel 1989 i costi preventivati erano pari a 3 200 miliardi di lire[. Nel 2001 il costo stimato sale a 3 700 miliardi di lire. Nel 2003 sale a circa 7 000 miliardi di lire.

Nel 2002 vengono stanziati i primi finanziamenti: il Comitato interministeriale stanziava, per la realizzazione del progetto, 450 milioni di euro.

Nel 2013 la somma messa a disposizione sale a 4 987 milioni di euro per la realizzazione dell'opera.

Al 2014 il finanziamento risulta aumentato a 5 267 milioni e viene stimato un residuo di 226 milioni di euro per il completamento dell'opera. Alla data l'opera risulta completata al 90% per una spesa corrispondente di 5 493 milioni di euro.



Stato di avanzamento:



Il 31 agosto 1990 con decreto interministeriale viene autorizzata la concessione per la realizzazione dell'infrastruttura.

La tratta fra il raccordo con la A8 presso Cassano Magnago la SP-exSS35 presso Lentate sul Seveso è stata aperta fra il gennaio e il novembre 2015. Per il tratto da Lentate all'autostrada A4 **non sono ancora iniziati i lavori.**

L'autostrada venne immaginata per la prima volta dal regime fascista nel 1934 ma la sua costruzione iniziò solo durante il governo Fanfani nel 1962. Dodici anni dopo, nel 1974, l'intero tratto da Salerno a Reggio Calabria aprì al traffico per la prima volta; tuttavia i lavori non si fermarono, se non per qualche anno.

Nel 1987 il governo Craxi programmò 1000 miliardi di vecchie lire per "lavori di summa urgenza" sull'A3, seguiti da un nuovo stanziamento da 6000 miliardi destinato dal primo governo Prodi per l'ampliamento delle corsie, la messa in sicurezza della strada, l'eliminazione delle pendenze e la costruzione di nuove gallerie. I lavori iniziarono nel 2003 e videro completati il primo macrolotto nel 2008 ed il secondo nel 2014.

Quando sarà finita l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria?

Nel dicembre 2016, i premier di allora Matteo Renzi e Paolo Gentiloni avevano annunciato la fine dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria. In realtà, i lavori non sono ancora finiti.





Le strade in Toscana

Non mancano le strade tra le grandi incompiute in Italia. Il primato a fine 2014 va alla Toscana con quasi 150 milioni di euro per realizzare la variante del tratto Empoli - Castelfiorentino (96 milioni il totale dell'intervento, che alla fine del 2014 risultava stimato per il 79%), il tratto Siena - svincolo Monteroni d'Arbia (35 milioni il costo totale, 10 milioni per ultimare i lavori, ultimati solo per il 23%) e la variante esterna all'abitato di San Gimignano (13 milioni di euro realizzati per il 6%).



**LAVORI
IN CORSO
...FORSE !**



La Torino-Lione è al centro della rete TEN-T pensata per **collegare via treno persone e merci**

PERCORSO
270 km



**LAVORI
IN CORSO
...FORSE !**

L'EGECO

La ferrovia Torino-Lione è un'infrastruttura in progettazione, consistente in una linea ferroviaria internazionale di 235 km, dedicata al trasporto di merci e persone fra Torino e Lione, che affiancherebbe con caratteristiche più avanzate la linea esistente, che transita attraverso il traforo ferroviario del Frejus. Il progetto, **nato negli anni novanta, dal 2005** è sviluppato come parte del programma di reti transeuropee

Gli abitanti di Tor Vergata dalla finestra guardano basiti uno degli incompiuti simbolo del non-fare italiano: le Vele disegnate dall'architetto Calatrava e, in teoria, destinate a ospitare i mondiali di nuoto del 2009. Dopo otto anni non c'è ancora niente della città dello sport annunciata in pompa magna dall'allora sindaco Veltroni. O meglio, c'è solo la vela.

L'opera ha un costo iniziale di 60 milioni di euro, ma già dopo un anno dalla presentazione del progetto, l'importo dei lavori raddoppia. Per poi arrivare alla quota record di 660 milioni di euro.

La Città dello Sport di Tor Vergata (Roma)



Nel 2017 è sceso il numero delle opere incompiute. È stato pubblicato l'aggiornamento dell'Anagrafe tenuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit).

Sono state contate 647 incompiute, 105 in meno rispetto al 2016, registrando un calo del 14%.

Le grandi opere mai iniziate

Il piano casa

Il piano acqua e acquedotti

Il piano scuole sicure

Il risanamento idrogeologico

Il piano nazionale antisismico

Il piano banda ultralarga

La bonifica dei siti inquinati dalle scorie nucleari e dai rifiuti tossici.

Il rinnovo del manto stradale, del verde, dei trasporti e dei rifiuti di

Roma.