

Rassegna stampa Novembre 2011

LA STAMPA 2.11.2011

DENUNCIA DEL PD. LE FERROVIE: «CONTRAZIONE DELLA DOMANDA» Spariscono i treni notturni per Roma

Brutte notizie per chi usa il treno: l'ultima riguarda la prossima sparizione dei convogli notturni Torino Roma, e Torino-Napoli, regolamentati dal contratto di servizio fra Trenitalia e lo Stato. L'allarme del deputato del Pd Giorgio Merlo segue quello lanciato nei giorni scorsi dal collega **Mario Lovelli**. «La decisione di Trenitalia, che scatterà a dicembre, non solo aumenterà i disagi per i viaggiatori ma penalizzerà una volta di più il Piemonte Orientale, che non ha collegamenti diretti con i Frecciarossa per Roma», protesta Merlo, autore di un'interrogazione urgente al Ministero dei Trasporti. Trenitalia non conferma nè smentisce, limitandosi a ribadire - come già avvenne durante la protesta dei lavoratori sui wagon lits durante l'ultima visita di Mauro Moretti a Torino - che il successo dei voli low-cost e dei Frecciarossa «ha provocato una forte contrazione della domanda». C'è poco da stare allegri.

WWW.AGENPARL.IT 3.11.2011

POSTE: LOVELLI (PD), INACCETTABILE RITARDO GOVERNO SU AGENZIA

(AGENPARL) - Roma, 03 nov - “Come mai il Governo non ha ancora dato attuazione alle previsioni del decreto legislativo n.58 del 31 maggio 2011 per l'istituzione dell'Agenzia di regolazione del settore postale?” Lo chiede l'**on. Mario Lovelli**, deputato del Pd in commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, con una interrogazione al ministro dello Sviluppo economico. “Il ritardo governativo è inaccettabile, tanto da meritarsi l'ennesima bacchettata recapitata per lettera dalla Commissione Europea il 14 ottobre scorso. Già la scelta di istituire un'Agenzia anziché una vera Authority, affidando le funzioni all'AGCOM, come richiesto dal Pd, era apparsa inadeguata rispetto alla necessità di un regolatore indipendente e alla complessità delle sue funzioni nel momento in cui il mercato europeo è stato completamente aperto alla concorrenza a partire da gennaio. E adesso chi si occupa delle regole e dei controlli sul servizio universale affidato ancora a Poste Italiane spa con un contratto di programma la cui ricaduta sui cittadini e le imprese appare negativa e suscita molto critiche da parte degli utenti?”

FERROVIE: LOVELLI (PD), GOVERNO INTERVENGA SU MANCANZA RISORSE

(AGENPARL) - Roma, 03 nov - “Come mai il Governo non ha ancora dato attuazione alle previsioni del decreto legislativo n.58 del 31 maggio 2011 per l’istituzione dell’Agenzia di regolazione del settore postale?” Lo chiede l’**on. Mario Lovelli**, deputato del Pd in commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, con una interrogazione al ministro dello Sviluppo economico. “Il ritardo governativo è inaccettabile, tanto da meritarsi l’ennesima bacchettata recapitata per lettera dalla Commissione Europea il 14 ottobre scorso. Già la scelta di istituire un’Agenzia anziché una vera Authority, affidando le funzioni all’AGCOM, come richiesto dal Pd, era apparsa inadeguata rispetto alla necessità di un regolatore indipendente e alla complessità delle sue funzioni nel momento in cui il mercato europeo è stato completamente aperto alla concorrenza a partire da gennaio. E adesso chi si occupa delle regole e dei controlli sul servizio universale affidato ancora a Poste Italiane spa con un contratto di programma la cui ricaduta sui cittadini e le imprese appare negativa e suscita molte critiche da parte degli utenti?”

IL SOLE 24 ORE 6.11.2011

Infrastrutture. La Commissione Trasporti presenta la relazione finale dell'indagine conoscitiva sul futuro del settore

Autorità autonoma per le ferrovie

Giorgio Santilli
ROMA

Arriva la ricetta della commissione Trasporti della Camera per il sistema ferroviario. L'urgenza massima è l'istituzione di un'Autorità indipendente per il settore ferroviario oppure, allargando le competenze dell'attuale regolatore per l'energia, di un'Autorità delle reti. Sarebbe meglio che una forte e indipendente regolazione ferroviaria avvenisse a livello europeo ma intanto non c'è più tempo da perdere per farla in Italia, superando la debolezza dell'attuale ufficio di regolazione istituito presso il ministero delle Infrastrutture. C'è poi molto altro da fare per dare una sistemazione definitiva ed efficiente al trasporto ferroviario nell'era della liberalizzazione: la commissione Trasporti di Montecitorio, nella relazione finale dell'indagine conoscitiva messa a punto dal presidente della commissione, Mario Valducci, propone la separazione proprietaria di Rfi da Trenitalia, un sistema più efficiente per il servizio universale e per il trasporto regionale, centrato sulle gare per la distribuzione delle risorse pubbliche e l'affidamento della gestione, una ridefinizione del perimetro del servizio universale come chiesto più volte da Fs, la stabilizzazione delle risorse pubbliche assegnate al trasporto regionale, al servizio universale e agli investimenti (contratto di programma Rfi). Quella disegnata da Valducci è una rivoluzione per il trasporto ferroviario. La commissione, che ora dovrà esaminare e votare la relazione, ha finora mostrato un costruttivo spirito bipartisan: la proposta avanzata dal presidente non si rassegna agli strappi legislativi che si continuano a produrre sulla base delle singole emergenze, senza un disegno complessivo. Si procede in modo contraddittorio e altalenante: basti pensare al trasporto regionale, gare sì, poi gare no, poi la norma dell'affidamento del servizio a Trenitalia con contratti di sei anni più sei. Resta da capire come procedere a questa riforma che, più di tante micro-misure sulla crescita allo studio del Governo in questi giorni, darebbe un contributo sostanziale allo sviluppo dell'economia italiana. Per l'Autorità delle reti, qualcosa si sta muovendo, in realtà: la commissione lavora a un testo unificato tra le proposte di legge **Lovelli** (C1057) e Garofalo (C4337). È evidente, però, che la sistemazione dell'assetto ferroviario richiede un intervento a 360 gradi non più rinviabile. All'Autorità - dice la relazione - è importante che sia attribuito «il compito di garantire condizioni eque di concorrenza ex ante, cioè prima che il confronto di mercato abbia inizio, come ad esempio nel caso dell'Autorità per l'energia e per il gas, e non con compiti di controllo ex post rispetto al verificarsi di anomalie

nel corretto svolgimento delle dinamiche di mercato, come ad esempio nel caso dell'Autorità antitrust». Importante e delicato il punto sulla separazione «sostanziale e non solo formale» della rete dai servizi; «Tale operazione -scrive la relazione - si potrebbe realizzare mettendo sul mercato il pacchetto azionario di controllo della società che gestisce la rete, destinando i relativi introiti all'ulteriore rafforzamento economico-finanziario del gruppo Ferrovie dello Stato; in secondo luogo, si dovrebbe distinguere nettamente la posizione del proprietario della rete da quella dell'autorità di regolazione, rendendo quest'ultima effettivamente indipendente dalle strutture ministeriali». La relazione dà atto, per altro, del salto di qualità fatto da Fs in termini di risanamento, di sviluppo dell'Alta velocità con «performance di assoluta eccellenza», di capacità di esportazione delle nostre tecnologie all'estero, anche di penetrazione nel mercato francese grazie all'accordo con Veolia. L'Alta velocità ha però «drenato una quota importante di risorse, a scapito dei segmenti meno redditizi del trasporto». Positiva quindi la norma che ha imposto alle imprese che svolgono i servizi dell'Alta velocità il pagamento di un sovra canone che va destinato al finanziamento di un rafforzamento del servizio universale. Fortemente negativo, invece, il sovvenzionamento all'autotrasporto, che puntella un sistema inefficiente e distorsivo, a danno del trasporto ferroviario. Andrebbe introdotto il principio del *polluter pays* e «una tassa per l'utilizzo delle strade da parte dei veicoli pesanti, con la possibilità di destinare gli introiti dei pedaggi al finanziamento di sistemi di trasporto più efficienti e meno inquinanti». Sul trasporto regionale, la relazione sottolinea «le indubbie carenze di qualità, puntualità ed efficienza che gli utenti, in particolar modo i pendolari, hanno modo di riscontrare quotidianamente». E individua la causa principale dello stato del disservizio, ancor prima che nella mancanza di concorrenza, nel «sensibile grado di instabilità» delle risorse pubbliche, «iscritte nei bilanci dello Stato come stanziamenti rimodulabili, ossia suscettibili di riduzione a seguito di misure di contenimento della spesa». Anche l'assenza di concorrenza ha però un ruolo fondamentale sui servizi pendolari. Il riferimento è la Germania, dove «le imprese concorrenti dell'operatore principale, attraverso l'affidamento del servizio mediante gara pubblica, hanno acquisito circa il 20% del mercato in treni/km, consentendo una diminuzione delle risorse pubbliche erogate a parità di servizi resi».

LA STAMPA 10.11.2011

Arenaways, ancora stop alle fermate sulla To-Mi

Protesta bipartisan in Regione contro l'Ufficio del Ministero

ALESSANDRO MONDO

Una qualità che certo non manca all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è la coerenza. Sulla base di questa coerenza, prontamente sottolineata da Trenitalia, 17 consiglieri regionali di maggioranza e opposizione chiedono la convocazione dei responsabili dell'Ufficio in questione a Palazzo Lascaris. Richiesta rilanciata da quattro parlamentari di Pd (Esposito, **Lovelli**) e Pdl (Armosino, Stradella): loro gli esponenti dell'Usfr, il misterioso organismo salito alla ribalta delle cronache con il «caso-Arenaways», vogliono ascoltarli presso la Commissione Trasporti della Camera. Fatto salvo lo sprofondo del Governo, con quel che ne seguirà, si lavora per calendarizzare l'incontro in tempi rapidi. Il tema è, per l'appunto, il futuro di Arenaways: primo operatore ferroviario privato a sfidare Trenitalia, fallito a luglio dopo un esordio promettente, ed ora affidato a Leonardo Marta - il curatore fallimentare -, in attesa di stabilire se e a quali condizioni può essere venduto. La prima gara è andata deserta. La trattativa è delicatissima: c'è un mercato potenziale; ci sono le licenze e le autorizzazioni ottenute da Arenaways, finora confermate dal Ministero dei Trasporti; ci sono i treni e le carrozze. Non ultimo: ci sono i 74 ex-dipendenti, in attesa di conoscere il loro destino, e i ricorsi presentati dalla società prima di portare i libri in Tribunale. Uno pendente presso l'Antitrust, l'altro avanti il Tar del Lazio. Se è per questo c'è anche l'Usfr: qualche giorno fa, a un anno di distanza dal primo verdetto, ha ribadito la sua posizione confermando il divieto per Arenaways di effettuare le fermate intermedie sulla tratta Torino-Milano. Perché? Perché in caso contrario verrebbe turbato il quadro economico di Trenitalia, basato sul contratto di servizio firmato tra la stessa Trenitalia e la Regione. Da qui la reazione dei consiglieri regionali e dei parlamentari: insospettiti dal tempismo dell'Usfr nel ribadire la sua posizione, e più in generale contrari a una decisione che, denunciano, viola palesemente il principio della libera concorrenza. Così Boeti, Boniperti, Burzi, Gariglio, Giovine, Laus, Lepri, Motta, Negro, Pentenero, Placido, Taricco, Tentoni, Reschigna, Ronzani, Valle, Vignale. La richiesta di audizione, nel caso del Consiglio, è stata inoltrata al presidente Cattaneo, al presidente della seconda Commissione Angelieri e allo stesso Cota. L'iniziativa segue una presa di posizione analoga, già adottata dall'Aula con voto unanime.

Partita

aperta.

Sempre in tema di trasporto, questa volta su gomma, ieri l'assessore Barbara Bonino ha relazionato in Commissione Trasporti. «Le ipotesi dei tagli relativi al 2012 - protesta Davide Gariglio, Pd - prevedono che sull'area metropolitana di Torino si passi dai 63 milioni di chilometri del 2010 ai 53 milioni nel 2012. In pratica si tratta di sopprimere una linea su cinque. Sul servizio extraurbano, invece, si ipotizza un taglio da 68,7 milioni di chilometri del 2010 ai 57,5 del 2012».

WWW.ATNEWS.IT 10.11.2011

Arenaways, 17 parlamentari piemontesi portano ad un'audizione della Commissione Trasporti della Camera

I deputati piemontesi Esposito (Pd), Armosino (Pdl), Lovelli (Pd) e Stradella (Pdl), hanno subito richiesto un incontro con l'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF)

“Il tema sollevato nella loro lettera dai 17 Consiglieri Regionali del Piemonte, a proposito del caso Arenaways, è serio e importante. Purtroppo ci troviamo di fronte a uno dei troppi cattivi esempi di liberalizzazione tentati nel nostro Paese e caduti nel vuoto a causa di resistenze monopolistiche e di rigidità burocratiche”: così dichiarano i Deputati Stefano ESPOSITO (PD), Maria Teresa ARMOSINO (PdL), **Mario LOVELLI** (PD) e Franco STRADELLA (PdL), commentando la richiesta avanzata da un gruppo di 17 consiglieri regionali piemontesi di un'audizione in Consiglio regionale dei responsabili dell'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari. *“Da parte nostra abbiamo richiesto un'audizione dei responsabili di tale Ufficio presso la Commissione Trasporti della Camera, audizione che verrà rapidamente calendarizzata”*. La richiesta è stata sottoscritta dai seguenti parlamentari: Maria Teresa Armosino, Luigi Bobba, Antonio Boccuzzi, Renato Cambursano, Francesca Cilluffo, Stefano Esposito, Massimo Fiorio, **Mario Lovelli**, Mimmo Lucà, Roberto Marmo, Giorgio Merlo, Mimmo Portas, Roberto Rosso, Anna Rossomando, Deodato Scanderebech, Franco Stradella, Gianni Verneti.

LA STAMPA 13.11.2011

GRANDI OPERE. REAZIONI AL CONTRATTO SOTTOSCRITTO PER IL PRIMO LOTTO DI LAVORI FINANZIATO CON 500 MILIONI

Terzo valico, e il resto dei soldi?

Lovelli: la firma, azzardo di fine stagione. Stradella: scelta azzeccata

GIAMPIERO CARBONE

Il giorno precedente le dimissioni del governo Berlusconi, presentate ieri, è arrivata la firma del contratto del primo lotto del Terzo Valico tra Rete ferroviaria italiana (Rfi) del gruppo Fs, e il consorzio di aziende Cociv (composto da Impregilo, Tecnimont, Condotte e Civ), al quale la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità/alta velocità era stata assegnata addirittura vent'anni fa circa. Accanto agli annunci di avvio dei lavori, indicato addirittura per la prossima settimana, sul versante piemontese interessato dalla grande opera da 6,2 miliardi di euro non mancano critiche e perplessità, sia sulla scelta dei tempi e dei modi, sia sulla copertura finanziaria: quasi a lasciar intendere che si è forse, ancora una volta, di fronte all'ennesimo annuncio. Il contratto parla di una spesa di 4,8 miliardi di euro e, per il primo lotto, di 430 milioni su uno stanziamento di 500 milioni annunciato dal governo. A ottobre, il commissario del Terzo Valico, Walter Lupi, ad Alessandria aveva dichiarato che a gennaio sarebbero partiti i sondaggi archeologici e che per vedere i cantieri avviati, anche solo per le opere viabilistiche, si doveva attendere la fine del 2012 o l'inizio del 2013. «Quello che conta – dice il parlamentare Franco Stradella (Pdl) – è che la firma del contratto sia arrivata. E' un atto che consentirà l'avvio dei lavori con la copertura finanziaria grazie alla suddivisione per lotti, senza rischi di vedere l'opera iniziata e poi eventualmente interrotta per mancanza di soldi. Il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli ha chiuso la sua esperienza in questo governo con una scelta nell'interesse del paese, per altro già avviata dai governi precedenti». Di diverso avviso l'onorevole **Mario Lovelli** (Pd): «La firma del contratto nell'ufficio di Matteoli è un vero e proprio azzardo di fine stagione. Bisognerà innanzitutto capire cosa prevede esattamente il contratto. Le opere del primo lotto interessano soprattutto la Liguria e i cantieri di Voltaggio e Fraconalto ma del secondo da 1,1 milioni di euro che doveva essere approvato a luglio dal Cipe non c'è traccia». **Lovelli** cita un altro dato economico del Tav di casa nostra con un riferimento alla legge di stabilità, ultimo atto del governo uscente: per il 2012-2013 stanziati per il Terzo valico e la Treviglio-Brescia, insieme circa 900 milioni, ovviamente da suddividere. «I soldi per i lotti seguenti – conclude l'esponente del Pd – sono ancora da trovare». «Con questa firma – commenta Stefano Lenzi del Wwf – lo Stato si è messo con le spalle al muro nei confronti di Cociv, per un'opera che dal 1991 ha visto salire il suo costo

dell'800%: un suicidio. Il gesto di Matteoli è stato grottesco di fronte al dissesto finanziario del nostro paese e alle recenti alluvioni in Liguria e altrove». Secondo Antonello Brunetti (Afa), «firmare il contratto per l'opera vuol dire mettere nelle mani di chi ne ha avuto l'assegnazione la possibilità di ottenere cifre gigantesche, in caso di mancata attuazione, esattamente come avvenuto per il ponte di Messina. Fa impressione che l'accordo sia arrivato il giorno prima del trasloco del governo».

WWW.GIORNAL.IT 17.11.2011

Partito Democratico e Lega Nord

Balduzzi Ministro della Salute: i commenti del mondo politico

“È significativo che sia stato nominato Ministro della Salute e una personalità del mondo universitario legata all'esperienza sviluppata in provincia di Alessandria dall'Università del Piemonte Orientale”. **Mario Lovelli**, deputato del Pd, fa un “particolare incoraggiamento” al neo ministro Renato Balduzzi, complimentandosi anche con gli altri due esponenti piemontesi del governo nominato da Mario Monti, Elsa Fornero (Lavoro e Pari Opportunità) e Francesco Profumo (Istruzione). A **Lovelli**, si unisce tutto il Partito Democratico di Alessandria che esprime “grande apprezzamento per la scelta con la quale il neo Presidente del Consiglio Mario Monti e il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano hanno individuato nel nostro concittadino, professor Renato Balduzzi, il nuovo Ministro alla Salute”. Polemica, invece, dal presidente della Regione Piemonte, Roberto Cota, perché “nell'attribuzione delle deleghe ministeriali non si parla affatto di federalismo”, anche se “ai neo-ministri piemontesi faccio i miei migliori auguri di buon lavoro”. Negativo su tutte le scelte operate dal Presidente del Consiglio, invece, il Presidente del Gruppo regionale della Lega Nord, Mario Carossa, che vuole che “Mario Monti dimostri di essere totalmente indipendente alla politica”. La Lega Nord sarà l'unico partito parlamentare che andrà all'opposizione.

WWW.ALESSANDRIANEWS.IT 17.11.2011

Balduzzi: "lavoreremo con impegno generoso e disinteressato"

Il neo ministro della Salute sarà oggi a Roma per la fiducia: "Monti ci ha chiesto di fare squadra e di lavorare con impegno generoso e disinteressato", ha detto

La città di Alessandria ha accolto con orgoglio ed emozione la nomina del professore Renato Balduzzi alla guida del ministero per la Salute, assegnatagli dal presidente del consiglio Mario Monti (nella foto). "Qualche avvisaglia sull'incarico c'era stata ma è stata comunque sorpresa", ha detto, raggiunto a Roma telefonicamente poco dopo la sua nomina. Il professore di diritto costituzionale che vive da tempo in città, si dice pronto "a lavorare con impegno generoso e disinteressato", insieme alla squadra che oggi si recherà davanti al Parlamento per la fiducia. Balduzzi, nelle sue prime dichiarazioni, ha messo in evidenza come intenda preservare e promuovere il diritto alla salute dei cittadini. Presso l'Università del Piemonte Orientale "A. Avogadro" Balduzzi è stato dal 2008, coordinatore del dottorato di ricerca su "Autonomie locali, servizi pubblici e diritti di cittadinanza" e, dal 2007, direttore del Centro di Eccellenza Interfacoltà di servizi per il Management Sanitario. Solo nelle ultime settimane ha accettato una cattedra presso l'Università Cattolica di Milano. Vogherese di nascita, consegue nel marzo 1979 la laurea in Giurisprudenza presso l'Università degli studi di Genova discutendo con il prof. Lorenzo Acquarone una tesi sul tema "Il controllo della Corte dei conti sui decreti-legge e sui decreti delegati" (massimo dei voti e dignità di stampa), ha compiuto, sotto la guida del prof. Federico Sorrentino, studi di diritto costituzionale europeo presso la Commissione della Comunità economica europea (1981-1982) e l'Istituto universitario europeo e di diritto costituzionale comparato presso l'Università di Paris X - Nanterre (1985-1986), sotto la guida del prof. Michel Troper. È stato consigliere giuridico dei Ministri della difesa (1989-1992), della sanità (1996-2000) e delle politiche per la famiglia (2006-2008). Ha ricoperto l'incarico di Capo dell'ufficio legislativo del Ministero della sanità dal 1997 al 1999, presiedendo altresì la Commissione ministeriale per la riforma sanitaria. Dal 2009 è presidente del Nucleo di valutazione dell'Azienda ospedaliero-universitaria "Maggiore della Carità" di Novara e, dal 2006, del Comitato di Indirizzo dell'Azienda ospedaliero-universitaria Policlinico Sant'Orsola-Malpighi di Bologna. È presidente, dal febbraio 2007, dell'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali (Age.na.s). È componente del Comitato

scientifico delle riviste “Quaderni regionali”, “Amministrazione in cammino”, Politiche sanitarie”, “Dialoghi” e “Studium”. Dal 2002 al 2009 è stato presidente nazionale del Movimento ecclesiale di impegno culturale (MEIC, già Movimento Laureati di Azione Cattolica) e attualmente è componente per l’Italia dello European Liaison Committee di Pax Romana-Miic (Mouvement international des intellectuels catholiques) – Icmica (International Catholic Movement for Intellectual and Cultural Affairs). È direttore, dal 2003, del bimestrale culturale “Coscienza”. Ha fondato e diretto, dal 1989 al 1992, la rivista culturale “Nuova politeia”. Insieme alla nomina, sono arrivati anche i primi commenti, in particolare da parte dell'area Pd. Dopo il segretario provinciale Daniele Borioli, è infatti intervenuto l'onorevole **Mario Lovelli**: “Con la nomina di Renato Balduzzi, Elsa Fornero e Francesco Profumo la rappresentanza "piemontese" nel Governo appare certamente di alto profilo sia per la specifica competenza scientifica, accademica e professionale, sia per l'esperienza più propriamente legata ai ruoli dagli stessi rivestiti nelle istituzioni in cui hanno avuto ed hanno incarichi di rilievo. In particolare è significativo che siano stati nominati ministri della Salute e dell'Istruzione due personalità del mondo universitario legate all'esperienza sviluppata in provincia di Alessandria dall'Università del Piemonte Orientale e dal Politecnico di Torino. A loro va pertanto un particolare incoraggiamento nel momento in cui esprimo pieno appoggio al presidente Mario Monti e al suo governo che si apprestano a chiedere la fiducia alle Camere. Quello che serve è un programma per la ricostruzione, la crescita e l'equità sociale a cui il PD intende assicurare il suo sostegno nell'interesse del Paese”.

IL NOVESE 17.11.2011

Terzo valico in extremis

Contratto firmato alla vigilia delle dimissioni del governo

GIAMPIERO CARBONE

Sul Terzo Valico la storia si ripete. Come nel 1992, quando il 29 dicembre il consorzio ottenne dal governo il maxi appalto senza alcuna gara, anche nel 2011 il Cociv è stato davvero fortunato: venerdì scorso, il giorno prima delle dimissioni del governo Berlusconi, è arrivata la firma del contratto del primo lotto del Terzo Valico tra Rfi (gruppo Fs), cioè lo Stato, e il Cociv, i cui oggi fanno parte Impregilo, Technimont, Condotte e Civ. Il documento parla di una spesa di 4,8 miliardi di euro su 6,2 totali e, per il primo lotto, di 430 milioni su uno stanziamento di 500 milioni annunciato dal governo. Un affarone per Cociv, che è riuscito a inserire nel contratto quasi tutto il valore dell'opera. I quotidiani genovesi dicono che i lavori partiranno già questa settimana ma a ottobre il commissario del Terzo Valico, Walter Lupi, aveva dichiarato che i sondaggi archeologici sarebbero partiti a gennaio e che per vedere i cantieri avviati si doveva

Attendere la fine del 2012 o l'inizio del 2013. In sostanza a che punto siamo? Dice **l'on. Mario Lovelli (PD)**: la firma del contratto nell'ufficio di Matteoli il giorno prima della caduta del governo è un vero e proprio azzardo di fine stagione. Le opere del primo lotto interessano soprattutto la Liguria e i cantieri di Voltaggio e Fraconalto ma del secondo lotto da 1,1 miliardi di euro che doveva essere approvato a luglio non c'è traccia". **Lovelli** cita un altro dato economico del Tav di casa nostra con un riferimento alla legge di stabilità, ultimo atto del governo uscente: per il 2012-2013 stanziati per il Terzo Valico e la Treviglio-Brescia insieme circa 900 milioni, ovviamente da suddividere. «I soldi per i lotti seguenti - conclude - sono ancora da trovare». «Con questa firma - commenta Stefano Lenzi del Wwf - lo Stato si è messo con le spalle al muro nei confronti di Cociv, per un'opera che dal 1991 ha visto salire il suo costo dell'800 per cento: un suicidio». Secondo Antonello Brunetti (Afa), «firmare il contratto per l'opera vuol dire mettere nelle mani di chi ne ha avuto l'assegnazione la possibilità di ottenere cifre gigantesche, in caso di mancata attuazione, esattamente come per il ponte di Messina». Positivo invece il commento del parlamentare Franco Stradella (Pdl): «La firma è un atto che consentirà l'avvio dei lavori con la copertura finanziaria grazie alla suddivisione per lotti, senza rischi di vedere l'opera iniziata e poi eventualmente

interrotta per mancanza di soldi. Il ministro Matteoli ha chiuso la sua esperienza in questo governo con una scelta nell'interesse del paese e dell'Europa. La quale, va detto, non ha , mai messo un soldo per il Terzo valico.

IL PICCOLO 18.11.2011

Il ruolo di spicco nel l'università

Balduzzi continuerà a collaborare con la Facoltà di Giurisprudenza

Enrico Sozzetti

Per **Mario Lovelli**, deputato del Pd, con la nomina di Renato Balduzzi, Elsa Fornero e Francesco Profumo la rappresentanza “piemontese” nel Governo «appare certamente di alto profilo sia per la specifica competenza scientifica, accademica e professionale, sia per l'esperienza più propriamente legata ai ruoli dagli stessi rivestiti nelle istituzioni in cui hanno avuto ed hanno incarichi di rilievo. In particolare è significativo che siano stati nominati ministri della Salute e dell'Istruzione due personalità del mondo universitario legate all'esperienza sviluppata in provincia di Alessandria dall'Università del Piemonte Orientale e dal Politecnico di Torino». Esperto di Diritto sanitario e fino allo scorso 31 ottobre docente ordinario di Diritto costituzionale della salute e organizzazione sanitaria alla Facoltà di Giurisprudenza di Alessandria (da novembre ha assunto un analogo incarico alla università Cattolica di Milano, ndr), Renato Balduzzi ha progressivamente maturato una esperienza e una specializzazione proprio ad Alessandria che con il diritto sanitario - e insieme, per esempio, al corso di alta formazione in legislazione alimentare oppure alla scuola di specializzazione in diritto tributario che è destinata a breve a nascere ad Alessandria – conferma come la didattica innovativa sia l'elemento distintivo di un Ateneo che ora può anche contare sulla collaborazione di un ministro. «Renato Balduzzi non abbandonerà del tutto il nostro Ateneo dove continuerà l'attività di coordinamento del dottorato di ricerca “Autonomie locali, servizi pubblici e diritti di cittadinanza”» conferma Salvatore Rizzello, preside di Giurisprudenza. Che esprime «compiacimento per la nomina», formula «i migliori auguri di buon lavoro» e parla esplicitamente di soddisfazione e orgoglio» per la nomina che sicuramente contribuirà a fare conoscere ulteriormente a livello nazionale la Facoltà e l'Ateneo Avogadro. È Paolo Garbarino, Rettore dell'Università del Piemonte Orientale, a focalizzare l'attenzione, dopo avere formulato gli auguri al neoministro, su alcuni aspetti del percorso professionale di Balduzzi che è stato consigliere giuridico dei ministri della Difesa dal 1989 al 1992, della Sanità 1996 al 2000, dove ha ricoperto anche l'incarico di Capo ufficio legislativo con il ministro Rosy Bindi presiedendo la Commissione

ministeriale per la riforma sanitaria, e delle Politiche per la famiglia dal 2006 al 2008. Dal 2002 al 2009 è stato presidente nazionale del Movimento ecclesiale di impegno culturale e attualmente è componente per l'Italia dello European Liaison Committee di Pax Romana-Miic (Mouvement international des intellectuels catholiques) – Icmica (International Catholic Movement for Intellectual and Cultural Affairs). Dal 2009 è presidente del Nucleo di valutazione dell'azienda ospedaliero- universitaria "Maggiore della Carità" di Novara e, dal 2006, del Comitato di Indirizzo dell'azienda ospedaliero - universitaria Policlinico Sant'Orsola - Malpighi di Bologna. È presidente, dal febbraio 2007, dell'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali (Agenas).

PANORAMA DI NOVI 18.11.2011

SI VOLTA PAGINA

Di Mario Lovelli

Si volta pagina, questa volta in modo definitivo. Nel decennio che abbiamo alle spalle (ma da prima, naturalmente) intorno a Berlusconi si sono organizzate le alleanze di centro destra, progressivamente sempre più ristrette, dopo il distacco di Casini e Fini, ma anche quelle di centro sinistra, obbligate dalla legge "porcellum" ad "unioni" che non hanno retto alla prova del governo. Con la nascita del governo Monti si consuma un'altra rottura, quella fra PdL e Lega, si certifica la "sofferenza" del bipolarismo che abbiamo conosciuto in questi anni, che il Terzo Polo vorrebbe interpretare, e si afferma la coerenza della linea riformista del Partito Democratico che oggi viene accreditato da tutti i sondaggi come il primo partito del Paese dentro a un centro sinistra che, se si votasse subito, otterrebbe la maggioranza dei voti degli italiani. Ma, proprio per voltare pagina in modo "definitivo", il PD ha scelto di non anteporre i suoi interessi di partito a quelli immediati di un Paese consegnato dalle incertezze e dagli errori del governo Berlusconi alla deriva della crisi finanziaria internazionale, avendo perso credibilità e affidabilità prima di tutto di fronte all'Europa. Con Mario Monti si apre l'opportunità per l'Italia e le sue istituzioni di avviare un'opera di ricostruzione, che il centrosinistra dovrà sostenere con coraggio e altruismo. Sapendo che siamo di fronte a un bivio. O si affermano la riscossa e il rinnovamento della politica, coniugando equità e risanamento finanziario nell'azione di governo e rilanciando riforme istituzionali forti oltre a una legge elettorale di tipo europeo. O si rischia di produrre la vittoria finale dell'antipolitica, che è innanzitutto il dominio delle istituzioni finanziarie sulla democrazia. Il rischio va tenuto presente. Anche perchè le elezioni prima o poi arriveranno e sarà il momento di prospettare agli italiani i progetti che dovranno riguardare le scadenze immediate. Non solo in Italia, ma anche in un'Europa

dove l'onda lunga dell'egemonia liberista dovrà fare i conti con le scadenze elettorali in Francia e Germania in grado di modificare sostanzialmente l'asse politico di destra che fino ad oggi se ne è fatto interprete. Di questa nuova fase il PD vuole essere protagonista e proprio per questo ha fatto oggi la scelta giusta assolvendo in modo unitario alla sua funzione nazionale.

LA STAMPA 24.11.2011

TRENI. TORNANO LE PREOCCUPAZIONI FRA CHI RAGGIUNGE ALESSANDRIA DA GENOVA

“Gli Intercity? Restano tutti”

Fs rassicura i pendolari: fra loro medici, magistrati, operatori pubblici

MASSIMO PUTZU

A meno di un mese dal nuovo orario ferroviario che entrerà in vigore l'11 dicembre, tra i pendolari che raggiungono Alessandria, per lavoro e studio, provenendo da Genova, sugli Intercity del mattino, il 500 e 502, delle 6,57 e delle 7,50, torna a salire la fibrillazione. L'allarme, già scattato negli scorsi mesi, in base a voci raccolte anche fra gli addetti ai lavori, si ripropone in seguito all'assenza sul sito di Ferrovie dello Stato dei due convogli: se si imposta la loro ricerca oltre l'11 dicembre, essi non compaiono. Sulla linea Genova-Torino, figura solo l'Intercity delle 9,04, anticipato di due minuti. Già alcune settimane fa Ferrovie dello Stato con Trenitalia, aveva smentito la loro cancellazione: smentita che viene ribadita adesso. Come non sono previste abolizioni di altri treni Intercity sulla stessa linea che unisce i due capoluoghi di regione del Nord Ovest. La conferma arriva tramite ufficio stampa. «Se i treni non compaiono sull'orario on line - dicono ancora da Ferrovie dello Stato - è perché non sono stati ancora caricati per consentire la prenotazione via Internet. Anche per questi due Intercity in particolare, avverrà nei prossimi giorni». La smentita arriva dopo che il deputato del Pd, **Mario Lovelli** aveva presentato un'interpellanza al ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, su quest'ipotesi di cancellazione degli Intercity sulla Genova-Torino: «Chiarimenti che non sono mai arrivati – dice **Lovelli** - poi è cambiato il governo ». Ieri c'è stata la prima commissione Trasporti della Camera, dopo l'arrivo a Palazzo Chigi di Mario Monti, nella quale è stata presentata l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario passeggeri e merci. «Investimenti nelle infrastrutture, rimozione degli ostacoli strutturali, stimolo alla concorrenza, accrescimento della qualità dei servizi pubblici e sviluppo di Autorità garanti sono alcuni dei punti essenziali su cui il neo nominato esecutivo farà leva per avviare una nuova politica micro economica. E proprio da questi capisaldi riparte anche il lavoro della IX Commissione Trasporti», spiega **Lovelli**. Ma i pendolari alessandrini degli Intercity per Genova (almeno 300) non mollano la presa, non si fidano. Molti di loro lavorano ad Alessandria, svolgono servizi pubblici, di utilità sociale. Come Gabriella Camoriano dell'Ufficio giudici di Pace di Alessandria e Luciano Sangiorgio, primario di urologia pediatrica dell'Infantile: «Avevamo scelto Alessandria anche per la facilità nei collegamenti ferroviari. Fino ad almeno 2-3 anni fa era servita benissimo poi inspiegabilmente è stata sempre più tagliata fuori dalle maggiori vie di comunicazione».