

1° MAGGIO 2013: UNA FESTA FRA TENSIONI SOCIALI E SPERANZE

L. Di Pietrantonio

Se dovessimo valutare la portata di questo anniversario, non potremmo parlare propriamente di una festa.

Infatti, analizzando i maggiori indicatori economici – quelli che rappresentano uno spaccato della nostra società – ci rendiamo conto delle cause dello stato di malessere in cui viviamo.

Prendiamo in esame i quattro indicatori che, soli, sono in grado di offrire un quadro sintetico e rappresentativo del nostro paese:

1. Il tasso di disoccupazione è passato dal 6,4% del 1977 all'11,7% del 2012, pari a circa tre milioni di disoccupati; nel Mezzogiorno il tasso è più che raddoppiato, passando dall'8% del 1977 al 17,2 del 2012. La disoccupazione giovanile (15/24 anni) a gennaio 2013 ha toccato il record massimo con il tasso del 38,7%, il livello più alto da 35 anni; in termini assoluti i giovani disoccupati sono 4 su 10, mentre 35 anni fa erano 2 su 10. Livelli record riguardano anche i contratti a tempo determinato, in base ai quali rileviamo che i precari sono arrivati a quota 2,8 milioni.
2. La cassa integrazione (ordinaria, straordinaria, in deroga, contratti di solidarietà, ecc.) lo scorso anno ha superato il miliardo di ore erogate, segnando l'anno peggiore degli ultimi cinque. I circa 500 mila lavoratori, che sono stati coinvolti a zero ore, hanno subito

un taglio di reddito individuale pari a 6500/7000 euro, costringendoli a dare fondo ai risparmi e/o a ridurre drasticamente anche le spese di prima necessità.

3. L'andamento delle attività delle imprese è un altro parametro significativo che ci rappresenta una realtà spesso sconosciuta perché appare come dato meramente quantitativo e non qualitativo (imprese individuali, artigianali, industriali, manifatturiere, ecc.), che rendono difficile la quantificazione in termini occupazionali. Ammontano a 383.883 le imprese costituite nel 2012 (il valore più basso degli ultimi otto anni, con 7.427 imprese in meno rispetto al 2011), a fronte delle 364.972 (mille ogni giorno) che hanno chiuso i battenti (+24 mila unità rispetto all'anno precedente). Come conseguenza, il saldo tra aperture e chiusure si è attestato sull'acquisizione di 18.911 imprese, il secondo peggior dato del periodo considerato e vicino a quello del 2009, l'anno peggiore dall'inizio della crisi. Se il bilancio anagrafico delle imprese italiane si è mantenuto in leggero attivo (+0,3% contro il +0,5 del 2011), lo si deve ai giovani under 35, agli immigrati e alle donne, alle attività del turismo, del commercio e dei servizi alle imprese e alle persone.
4. Il PIL – il prodotto interno lordo, che rappresenta la ricchezza

1. 1° MAGGIO 2013: UNA FESTA FRA TENSIONI SOCIALI E SPERANZE
2. SINDACATI A CONGRESSO: GIOVANNI LUCIANO RICONFERMATO SEGRETARIO GENERALE DELLA FIT-CISL
3. ALCUNI DATI SIGNIFICATIVI TRATTI DAL RAPPORTO SULLA MOBILITA' DI ISFORT
4. 10° CONVEGNO NAZIONALE DELL'ASSTRA
5. AUTORITÀ DEI TRASPORTI: DIVERSO PARERE TRA PRESIDENTI DI COMMISSIONE
6. TOM-TOM E L'INDICE DI CONGESTIONE DEL TRAFFICO URBANO
7. L'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA
8. LE PROSPETTIVE DEL NUOVO MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

za del nostro paese – nel 2012 è crollato del 2,4%, con un peggioramento rispetto al 2011, quando l'economia era cresciuta dello 0,4%. Nel corso dell'ultimo decennio, il PIL è cresciuto del 2,43%, ed ha confinato l'Italia tra ultimi paesi nella graduatoria di 180 nazioni.

Di converso, la pressione fiscale è salita al 44% nel 2012, raggiungendo il livello più alto dal 1990.

Non è difficile, dopo aver ragionato su questi indicatori, comprendere come il malessere sociale serpeggi tra i cittadini e come il 1° Maggio non possa essere considerato una festa per tutti.

SINDACATI A CONGRESSO: GIOVANNI LUCIANO RICONFERMATO SEGRETARIO GENERALE DELLA FIT-CISL

la Redazione

Il Congresso svoltosi in Sardegna dal 7 al 10 maggio ha posto le basi per la creazione della Federazione CISL delle "Reti" che sarà costituita, oltre che dal settore trasporti (FIT); dai settori elettrico (FLAEI) e delle comunicazioni (FISTEL).

DT porge a Giovanni Luciano i migliori auguri per il personale successo e per il pieno conseguimento degli ambiziosi obiettivi assegnati dal Congresso caratterizzato da un ampio dibattito a cui hanno partecipato i massimi dirigenti dei diversi settori dei trasporti. Va sottolineata la vastità delle problematiche dei tra-

sporti trattate nel dibattito e l'accento posto alla necessità del loro inserimento nelle politiche generali del Paese in stretta connessione con quelle dell'UE.

Così come va sottolineata l'importanza attribuita allo sviluppo infrastrutturale in rapporto con il programma europeo (2014-2020) delle reti TEN-T per gli effetti sullo sviluppo economico e l'occupazione e va altresì evidenziato l'accento posto al problema del conflitto di attribuzioni tra Stato e Regioni in materia di trasporti che è causa delle difficoltà in cui versa il Trasporto Pubblico Locale.

ALCUNI DATI SULLA MOBILITA' TRATTI DAL RAPPORTO DI ISFORT

la Redazione

ISFORT, ha presentato al Convegno nazionale di ASSTRA il consueto rapporto sulla mobilità in Italia sviluppato in collaborazione con il Centro Ricerche HERMES e le associazioni di trasporto. Ne riportiamo alcuni dati significativi riservandoci di svilupparne l'analisi dei contenuti successivamente.

Nel quadriennio 2008 al 2012, il numero degli spostamenti in un giorno medio feriale ha subito una riduzione del 23,9 % passando dai 128 milioni del 2008 ai 97,5 del 2012. La crisi economica e l'abbassamento dei livelli di

consumo e di reddito delle famiglie, la riduzione dei servizi di trasporto pubblico causati dal taglio ai finanziamenti pubblici destinati al settore, si stanno pesantemente ribaltando sulla domanda di trasporto dei cittadini.

Nell'anno più duro della crisi, il 2012 si registra la perdita di spostamenti di tutti i modi di trasporto (pubblico e privato):

In ambito urbano, gli spostamenti con l'automobile sono diminuiti, rispetto al 2011, del 16,2% e del 38,9%) sono diminuiti gli spostamenti con motocicli e ciclomo-

tori, mentre il trasporto pubblico collettivo registra una diminuzione del 6,6%.

Dal punto di vista delle quote di mercato, il trasporto pubblico nello stesso periodo ha guadagnato quote di mercato passando dal 13,5% del 2011 al 15,1% del 2012, mentre il trasporto privato si riduce dal 86,5 % del 2011 al 84,9 per cento del 2012.

In ambito extraurbano l'auto mantiene nel 2012 la posizione di mercato aumentando la quota modale di 1,7 per cento, mentre i mezzi pubblici perdono l'1,8 %.

Dall'inizio della crisi (2007) ad oggi (2012) nelle aree urbane il trasporto pubblico è riuscito a guadagnare posizioni a scapito dell'automobile. Negli ultimi 5 anni i passeggeri che hanno utilizzato i mezzi pubblici sono au-

mentati di + 8,2 per cento, mentre i viaggi in automobile sono diminuiti del 19,3 per cento.

Il fenomeno del trend positivo dei mezzi pubblici negli ultimi anni è indotto dalla crisi più che da una consapevole modifica delle abitudini d'uso dei mezzi di trasporto e, secondo Carlo Carmignucci, Direttore scientifico di Isfort, l'attuale situazione di crisi economica e sociale rappresenta paradossalmente una formidabile occasione per cambiare radicalmente gli stili di mobilità nel nostro Paese. D'altra parte, per far ripartire la domanda di mobilità e sostenere così la ripresa economica si deve per forza puntare sui mezzi di trasporto pubblico o sui mezzi più ecologici "senza motore", perché sono gli unici a misura delle tasche dei cittadini.

10° CONVEGNO NAZIONALE DELL'ASSTRA

la Redazione

Sotto lo slogan: *Un mercato reale per le imprese di trasporto pubblico locale*, si è svolto a Bologna il decimo convegno nazionale dell'ASSTRA.

Il Presidente Panettoni, nella sua introduzione ha messo in luce la difficile situazione in cui versa il settore del trasporto pubblico, sia al punto di vista normativo sia, anche e soprattutto dal punto di vista finanziario ed ha rivolto un pressante appello al nuovo Parlamento ed al Governo perché venga prestata la necessaria attenzione ai problemi che attanagliano il trasporto pubblico locale che non va considerato un settore marginale perché né i lavoratori, né le aziende vanno visti solo come centri di costo. Ha messo l'accento su quanto è avvenuto nell'anno 2012 che è stato l'anno più difficile per il sistema trasportistico locale caratterizzato da una forte riduzione dei servizi, dal fallimento di due aziende locali, da situazioni in cui, per mancanza di gasolio i mezzi sono rimasti bloccati nei depositi. La situazione è lieve-

mente migliorata nelle ultime settimane sul terreno del confronto con le organizzazioni e sul versante del rapporto privato-pubblico in un clima del ruolo sociale di TPL.

Dal convegno è emerso l'appello al governo ed alla politica in generale per un impegno programmatico idoneo a tirare fuori dalle secche in cui è venuto a trovarsi il settore del trasporto pubblico locale a sedici anni da una riforma sbandierata ma mai portata a termine per dare un taglio netto con il passato. Il documento programmatico che l'ASSTRA recapiterà al governo ed al parlamento punta il dito su ciò che è indispensabile fare per assicurare ai 15 milioni di cittadini che ogni giorno usano i mezzi pubblici, un servizio di trasporto collettivo degno di un paese europeo..

Nel documento vengono descritte con dovizia di dati le criticità che attanagliano il settore ed i provvedimenti che le hanno determinate: 1200 imprese, di cui il 50% con meno di 5 dipen-

denti; una filiera di 20 modifiche legislative in 10 anni, un referendum popolare, gli interventi della Corte costituzionale, l'Autorità dei trasporti bloccata dai veti incrociati della politica, il taglio del 15% delle risorse pubbliche nell'ultimo triennio, il ricorso alla Corte costituzionale contro il neonato Fondo Nazionale Trasporti diretto ad abolire il vincolo delle risorse al trasporto pubblico; sospensione degli investimenti per infrastrutture e rinnovo del parco veicoli con la conseguente impennata dell'età media del parco mezzi che ha raggiunto i 12 anni contro l'età media europea di 7 anni, alta percentuale dell'evasione tariffaria con perdite di risorse per milioni di euro l'anno; enti locali che pagano con enormi ritardi i corrispettivi dei contratti di servizio generando l'ulteriore indebitamento delle aziende con le banche.

In conclusione una giaculatoria di problemi e di situazioni insostenibili che è indispensabile risolvere per una cura appropriata che consenta di schiodare il TPL dalle secche della condanna a vivacchiare e dall'immobilismo.

ASSTRA indica la cura ed elenca i provvedimenti da mettere in campo nell'immediato:

- *far funzionare subito l'Autorità dei trasporti;*
- *dare incentivi fiscali e forme di premio idonee a favorire le aggregazioni tra le aziende ed i partenariati pubblico-privato;*
- *qualificare i trasporti come servizi pubblici essenziali attribuendo loro di conseguenza un privilegio generale sui crediti vantati dalle aziende così come avviene per la sanità ed i rifiuti. .ciò consentirebbe di garantire la integrale copertura dei costi legati ai c.d. "livelli essenziali delle prestazioni" (art. 117 Costituzione)*
- *garantire la stabilità dell'attuale quadro normativo con pochi ma efficaci interventi sulla disciplina settoriale*
- *prevedere regole chiare e trasparenti per l'accesso non discriminatorio ad infrastrutture e mezzi e per il subentro di nuovo gestore*
- *garantire una maggiore flessibilità nella definizione dell'offerta tariffaria – revisione e semplificazione del quadro normativo sulle società pubbliche con eliminazione di vincoli pubblicistici ed abbattimento dei relativi costi amministrativi .*

AUTORITÀ DEI TRASPORTI: DIVERSO PARERE TRA PRESIDENTI DI COMMISSIONE

la Redazione

Anche sull'Autorità dei trasporti lo strano governo di coalizione non ha un parere unico. Il nuovo presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato, Altero Matteoli, e Michele Meta, neo presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati non sono dello stesso avviso sulla costituzione della Autorità dei trasporti.

Sembrava che il nuovo Governo avesse tra i suoi primi compiti anche quello di procedere alla nomina di nuovi componenti dell'organismo di regolazione del settore che si cerca inutilmente di istituire dal 1995. Ora ci troviamo in presenza di un nuovo ostacolo che, guarda caso, si produce

addirittura nell'ambito dello stesso governo. Un governo, cosiddetto, di coalizione la cui coesione viene ad ogni piè sospinto messa in discussione dai membri del PDL sotto la minaccia di far cadere il governo se il proprio programma elettorale non viene puntualmente rispettato.

Matteoli ha dichiarato di essere "nettamente contrario" all'Authority e di non vederne assolutamente la necessità "perché c'è un ministero e poi non tutte le autorità che abbiamo costituito in questi anni hanno dato risultati". L'ex ministro aveva già pubblicamente espresso queste posizioni in Parlamento, ma la sua presa di posizione assume ora un altro

valore considerando la carica ricoperta di presidente di una commissione che deve intervenire proprio nel processo di costituzione del nuovo organismo.

Del tutto diversa la posizione del presidente della Commissione Trasporti della Camera, Michele Meta, secondo cui "non è più rinviabile la nascita di un'Autorità regolatrice nel settore dei Trasporti" dato che "si tratta di una priorità per il nuovo Governo e il Parlamento, perché dobbiamo recuperare un ritardo rispetto agli altri Paesi europei".

Il presidente della Commissione Trasporti della Camera auspica che il Governo "sblocchi quanto prima l'impasse del precedente esecutivo" aggiungendo che l'organismo dovrà intervenire anche sulle questioni riguardanti le concessioni autostradali che "costituiscono un anello debole, almeno per quanto riguarda gli obblighi dei concessionari ri-

spetto al contratto di servizio".

Non abbiamo idea su come andrà a finire la questione. Né riusciamo a comprendere quali siano le profonde ragioni che inducono l'ex ministro dei trasporti e neo presidente di commissione a ritenere che l'Autorità non serva in un comparto ormai avviato decisamente verso un regime di piena e libera concorrenza ed a valle di una indagine parlamentare sui trasporti che si è conclusa con la raccomandazione dell'istituzione di un organismo indipendente di regolazione del settore.

Rimane il fatto che in Italia l'Autorità avrebbe dovuto essere istituita fin dal 1995 ed è oggi diventata indispensabile specie dopo l'apertura del mercato ferroviario delle merci e dei passeggeri.

TOM-TOM E L'INDICE DI CONGESTIONE DEL TRAFFICO URBANO

la Redazione

Dal 2007 Tom-Tom, uno dei principali operatori nel settore, effettua in tutto il mondo una rilevazione sistematica della congestione nelle aree metropolitane e nei centri urbani di media dimensione.

L'indice di congestione è costruito, per ogni città, comparando i tempi di viaggio misurati durante le ore di morbida con i tempi di viaggio registrati durante le ore di punta e la differenza viene espressa come percentuale del tempo di viaggio. Vengono prese in considerazione le strade locali, le arterie principali e le autostrade ed i risultati vengono confrontati con lo stesso periodo dell'anno precedente. Per ciascuna città viene analizzata

la congestione in diversi momenti della giornata in giorni diversi della settimana.

La pubblicazione edita annualmente è estremamente utile perché è in grado di fornire agli enti pubblici, ed in generale agli operatori del settore, informazioni utili per la gestione della mobilità e l'organizzazione dei relativi servizi.

E perché consente di acquisire una imponente massa di dati utili per la pianificazione e l'organizzare della fruizione degli spazi urbani mediante interventi di chiusura o limitazione del traffico automobilistico in determinati periodi del giorno o della settimana, come anche con interventi di più lungo periodo riguardante la

corretta gestione del territorio. La rilevazione che viene effettuata su 161 città di tutto il mondo, pone al primo posto nella classifica mondiale della congestione Mosca, città in cui il ritardo per ogni ora di guida ed una percorrenza di trenta minuti ammonta nei periodi di punta a ben 74 minuti, tempo che, commisurato all'anno, corrisponde ad un ritardo di ben 7,25 giorni.

Per quanto riguarda l'Europa, sono state analizzate 59 aree urbane e rilevate le diverse realtà urbane confrontando i livelli di congestione nell'anno 2012 con lo stesso periodo del 2011. Spicca al primo posto in classifica Istanbul, seguita da Amburgo, Marsiglia e Stuttgart, e, fra le città italiane, si distingue Palermo che occupa il quinto posto.

Seguono Roma al quindicesimo posto, Milano al ventottesimo, Napoli al ventinovesimo, Genova al trentatreesimo e

Torino al quarantacinquesimo. A Roma il ritardo per ogni ora di guida ed una percorrenza di 30 minuti nella fascia oraria di punta è di 41 minuti ed il ritardo accumulato in un anno è di 4,2 giorni.

Le informazioni che si possono ricavare dalla pubblicazione annuale di Tom-Tom dovrebbero essere oggetto di analisi approfondite da parte delle amministrazioni locali e dagli operatori del settore perché testimoniano del tempo che ogni cittadino consuma giornalmente al volante di un mezzo di locomozione e dovrebbero indurre a riflettere sulle conseguenze economiche, ambientali e sociali sulla collettività e sulla qualità della vita.

Elementi, tutti, da utilizzare per mettere in atto coerenti ed efficienti politiche di incentivazione del trasporto pubblico.

L'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA

di A. Castellucci

Il problema trasporti, in particolare quello pubblico locale, è diventato più che una priorità un'emergenza. A Roma, per un complesso di motivi, il problema assume aspetti ancora più gravi e se ne parla soprattutto in occasione delle tornate elettorali comunali e, come al solito, alle promesse non seguono fatti concreti idonei a soddisfare le esigenze dei cittadini.

Anche dopo la conclusione della recente tornata elettorale è opportuno attirare l'attenzione della nuova amministrazione capitolina su una particolare struttura su ferro che attende da tempo di vedere la luce: "l'anello ferroviario".

Negli anni '30 del secolo scorso furono avviati i lavori per dotare Roma di una struttura circolare su ferro che abbracciasse una vasta area della città. I lavori, sospesi a causa della seconda guerra mondiale, furono ripresi in occasione delle olimpiadi del 1960, ma con una diversa destinazione d'uso.

Le strutture ferroviarie, comprendenti anche due gallerie, furono utilizzate per l'assetto stradale finalizzato al collegamento con i nuovi impianti sportivi, ivi compreso il costruendo stadio Olimpico,

dando così la precedenza al traffico stradale per soddisfare al meglio la nascente motorizzazione di massa.

Il problema dell'anello ferroviario fu ripreso in occasione di un altro importante avvenimento sportivo: i campionati mondiali di calcio del 1990.

Questa volta si privilegiò il collegamento dello stadio Olimpico con il sistema ferroviario mediante la realizzazione di un nuovo tracciato di 7 km tra la stazione Aurelia della linea tirrenica verso stazione S. Pietro con due successive nuove stazioni: Olimpica-Farnesina e Vigna Clara.

La progettazione prevedeva il successivo prolungamento di altri 5 km, con un ponte sul Tevere ed una stazione intermedia a Tor di Quinto, per l'innesto sulla linea appenninica nei pressi di Roma Smistamento, realizzando così la chiusura dell'anello ferroviario.

La tratta ferroviaria fu costruita non solo per il trasporto passeggeri, ma anche come primo tratto della futura "cintura merci Nord" di Roma, per il trasporto delle merci al di fuori del centro metropolitano.

Il progetto delle "Gronde merci"

di Roma (cintura Nord e Sud) è ora inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche della legge Obiettivo. Sul progetto preliminare dell'intero intervento è in corso l'iter approvativo da parte del CIPE, ma non è stata ancora raggiunta adeguata convergenza da parte degli Enti locali coinvolti, in particolare per quanto riguarda la cintura Sud.

Il primo tratto ferroviario fu purtroppo realizzato sotto la spinta di una scadenza obbligata e gli effetti negativi hanno pregiudicato tutta l'opera; restò aperto pochi giorni, solo per il periodo delle gare. Per dare un'idea del pressapochismo dei lavori basti ricordare che, per assicurare il passaggio dei viaggiatori dalla stazione allo stadio, fu necessario l'intervento del Genio militare che costruì un ponte provvisorio, "Bailej," di quelli che le forze armate anglo-americane utilizzavano, durante la guerra, per l'attraversamento dei fiumi per i ponti minati.

I lavori si svolsero in piena tangente, i costi aumentarono a dismisura come avvenne pure per lo Stadio. Intervenne la Magistratura, gli impianti furono sottoposti a sequestro, ci furono processi durati diversi anni.

Dell'opera si è riparlato in occasione del Giubileo 2000 e più recentemente in occasione della candidatura di Roma alle Olimpiadi 2020, annullata dal Governo Monti a

causa della grave crisi economica. In numerose altre occasioni ed incontri tra Ministero dei Trasporti, Regione e Comune di Roma è riapparso il problema del completamento dell'anello ferroviario quale opera necessaria ed indispensabile al servizio della città di Roma e dell'area metropolitana. E anche più recentemente, nell'anno 2010, un accordo operativo tra il Comune di Roma e RFI riguardante il progetto denominato "Anello Nord-Tiburtina - Tor di Quinto - San Pietro" riparla dell'anello ferroviario, anche se in un contesto di lavori straordinari.

Considerati i precedenti non rimane che augurarsi che la nuova Amministrazione comunale affronti i problemi con procedure ordinarie e trasparenti privilegiando gli interessi collettivi.

Ed a tal fine è opportuno segnalare lo studio monografico: "L'Anello ferroviario per Roma Capitale" elaborato nell'ormai lontano 1990 dalla POC (Direzione Generale Programmazione Organizzazione e Coordinamento) del Ministero dei Trasporti, Direzione soppressa in occasione del riordino del Ministero senza salvarne alcune funzioni importanti. Nello studio che evidenziava, in particolare, lo stato dei trasporti su ferro di Roma e della sua cintura e i prevedibili sviluppi, conserva ancora, nonostante siano trascorsi oltre 20 anni, utili spunti di riflessione.

LE PROSPETTIVE DEL NUOVO MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

di U. Surace

Il neo ministro, Maurizio Lupi, incontrando i direttori di dipartimento e i direttori generali del ministero, ha dichiarato che "tutti i settori del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sono fondamentali: **Intendo potenziare soprattutto la casa, l'housing sociale e il trasporto pubblico locale e regionale: in un momento di crisi come questo si torna al trasporto pubblico, cogliamola come opportunità**".

Ho letto e riletto la dichiarazione. Sono andato a vedere cosa significa in italiano "housing sociale" e ho capito che si tratta di progetti di urbanizzazione di valore sociale. Ne ho tratto il convincimento che, per il nuovo

ministro, il ministero delle infrastrutture si occupa solo o soprattutto della casa e di progetti speciali in ambito urbano e per quanto riguarda i trasporti, solo o soprattutto del trasporto pubblico locale. Delle reti stradali e ferroviarie, dei porti, del trasporto aereo e via dicendo, si occuperà qualcun altro: forse il Vice Ministro o i sotto segretari.

Ho poi riflettuto e sono giunto alla conclusione che, in fondo, se il governo è un governo di coalizione e dovrà avere vita breve, è forse corretto limitare l'attività a settori ben definiti.

Pensate un po' se dovesse "ricicciare" il Ponte di Messina e il capo gruppo del PDL dovesse minacciare di man-

dare a casa il governo entro agosto se non viene messo all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri il relativo progetto per il rispetto del programma elettorale del PDL.

Il Ministro ha infine affermato che "occorre sentire la responsabilità dell'eccezionalità del momento senza limitarci a gestire l'ordinario, la nostra situazione esige un nuovo inizio nel quale il rapporto con la società civile è importantissimo". Ed ha concluso sottolineando che anche la pubblica amministrazione è di fronte a una sfida analoga a quella della politica e deve riconquistare la stima dei cittadini. **"Dobbiamo avere la coscienza di essere all'interno di un laboratorio comune in continuità con il lavoro storico del ministero e insieme con nuove prospettive"**

In conclusione, se la fonte da cui chi scrive ha ripreso le dichiarazioni è corretta, gli interventi prioritari sono: **la casa, l'housing sociale e, (bontà**

sua), il Trasporto Pubblico locale.

Speriamo tanto nel **Vice Ministro De Luca** che, nelle prime dichiarazioni, ha sottolineato di interpretare la sua nomina come un segno dell'interesse del Governo a realizzare più efficacemente una politica delle infrastrutture al Sud, che per questo riguardo risulta ancora pesantemente penalizzato rispetto alle altre parti d'Italia. E speriamo che non si occupi solo del Sud.

Dei sottosegretari **Rocco Girlanda** che viene dalla editoria e **Erasmus De Angelis**, giornalista professionista - speriamo bene !!!.

Anche se, è pur vero, che noi italiani siamo tutti esperti di tutto ivi compreso calcio e, ovviamente, trasporti.