

Disponibilità di funzionali infrastrutture

Le 'reti' devono poter svolgere la loro funzione di supporto alle attività economiche ed alla vita ordinaria dell'intera comunità nazionale, per cui la loro progettazione e la loro realizzazione e gestione, pur potendo essere demandate a privati, debbono rispondere fedelmente alle esigenze della stessa comunità,

espresse dall'Ente pubblico', che può essere lo Stato-Federazione, così come può essere il Comune o il 'Distretto'. Le strutture debbono comunque essere di proprietà pubblica; potrà essere privatizzato e liberalizzato il servizio (dato 'in concessione' a condizioni ben precise e **sistematicamente verificate**).

Rete ferroviaria

Dopo che ci siamo sorbiti le conseguenze della scelta **TRUFFALDINA** dell'Alta Velocità (spreco di quattrini, peggioramento del servizio sulla rete esistente), ora **dobbiamo** finalmente passare alla ristrutturazione ed al completamento della nostra rete ferroviaria, affiancandola, ove necessario (*cioè almeno lungo tutte le direttrici principali*), da tratte integrative riservate al traffico delle merci. Sì, perché è assolutamente necessario trasferire il traffico merci a medio-lunga percorrenza dalla strada alla ferrovia (se non su acqua – vedi punto successivo).

Dobbiamo completare i raddoppi delle linee verso l'estero (forse finalmente la linea del Brennero

sta per vedere il completamento del raddoppio – ma il collegamento costiero verso la Francia presenta ancora oggi tratti a binario unico).

Dobbiamo realizzare dei by-pass che eliminino la necessità di utilizzare le tratte su cui già adesso transitano più di trecento treni al giorno e/o le aree metropolitane, di per sé ingorgate anche su rotaia.

Dobbiamo realizzare collegamenti tali da trasformare il sistema ferroviario in una vera ed efficiente RETE, tale da consentirci di poter contare su soluzioni di riserva quando si verificano incidenti o impedimenti che, come accade spesso nelle attuali condizioni, 'spaccano l'Italia in due'.

Organizzazione portuale

In val di Susa c'è stata e c'è ancora ostilità nei confronti della locale espressione della scelta truffaldina dell'Alta Velocità. A questa protesta, la CASTA, compatta, ha opposto ragioni 'Europee' da Chanel n. 5, *ops scusate*, da Corridoio n. 5: un Corridoio destinato a collegare Trieste con Bordeaux, cioè l'Est europeo e l'Atlantico. Ebbene, **tutto ciò è politicamente, economicamente e logisticamente DEMENZIALE** perché in Italia è possibile realizzare una soluzione ben più efficiente: una moderna attività portuale con basi sul mar Ligure (collegata, per quanto possa servire, a Gioia Tauro).

La posizione dei nostri possibili punti di imbarco nell'area Ligure-Toscana è tale da far risparmiare un lungo percorso ferroviario per le merci provenienti dall'Est (circa 700 chilometri). I nostri porti non sarebbero in posizione ottimale solo per le merci dirette al Nord dell'Europa, ma il collegamento migliore tra l'Est ed il Nord-Europa passa per Germania o Polonia, non certamente per Bordeaux.

Anche per favorire la funzionalità di questo settore dell'economia, **dobbiamo** realizzare un buon collegamento ferroviario per le merci tra Verona (Brennero) ed il Mar Ligure.

Rete telefonica e rete delle telecomunicazioni

(strumento di promozione della permanenza delle giovani generazioni sul territorio)

Molti servizi oggi sono resi o **possono essere resi** per via telematica.

Lo sviluppo di questa possibilità operativa può permettere di decongestionare le aree metropolitane e di insediare attività economiche in aree anche non vicine alle attività manifatturiere, permettendo la distribuzione dell'occupazione (**specie giovanile**) anche nelle aree decentrate del Paese.

Questa infrastrutturazione consistente nella capillarizzazione della rete telematica dovrebbe avere la assoluta precedenza su qualsiasi altro intervento (ponte sullo stretto compreso!).

L'organizzazione di una capillare ed efficiente rete di telecomunicazioni potrebbe trovare un ulteriore motivo di essere attivata perché una simile rete **potrebbe intelligentemente essere sfruttata anche per una seria attività didattica**, il ché renderebbe superflua la concentrazione della popolazione scolastica e ridurre la tensione all'inurbamento della popolazione, il suo sradicamento dal territorio e l'abbandono dello stesso.

A mio avviso, anche solo quest'ultimo argomento dovrebbe essere sufficiente a far promuovere con forza il capillare sviluppo della rete a banda larga.

Rete idrica

Senza acqua non c'è vita, per cui, come non possiamo tollerare l'inverecundo spettacolo dei rifiuti abbandonati per le strade di Napoli, non possiamo nemmeno tollerare le code di cittadini italiani sotto ad autobotti private che giungono ogni due-tre giorni.

L'acqua di tutti e per tutti" deve costituire una assoluta priorità, un diritto assoluto di fronte al quale tutti gli altri "diritti" economici, finanziari e/o sociali devono cedere il passo.