

N NEWSLETTER

- Grandi opere
- Notizie dalle Regioni
- Reti energetiche
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro

GRANDI OPERE

***Corridoio tirrenico, l'incontro. È un percorso di 53 chilometri che ricalcherà la Pontina
Il piano è stato presentato ieri dagli assessori regionali Nieri, Astorre e Zaratti***

17 novembre

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=17026>

Aprilia - E' un percorso di 53 km, che per il 90% ricalcherà l'attuale tracciato della 148. L'Autostrada Roma Latina, un progetto colossale già finanziato dalla regione Lazio e dal Ministero per le Infrastrutture, è stata presentata ieri pomeriggio alle 17.30 in aula consiliare ad Aprilia dagli assessori regionali Luigi Nieri, Bruno Astorre e Filiberto Zaratti, alla presenza del vice Sindaco Vincenzo Giovannini e dai consiglieri comunali. L'oggetto della discussione era proprio quello di esorcizzare quello che dagli apriliani è visto come un 'mostro': il tracciato discosterà dall'attuale Pontina solo in prossimità di Pomezia e Aprilia. In quest'ultimo caso, sono previsti numerosi espropri specialmente a Campoverde, cosa che sta facendo preoccupare non poco la popolazione. L'autostrada sarà complementare alla Cisterna Valmontone: una nuova viabilità di 34 km che permetterà l'aggancio tra la nuova Pontina e l'autostrada Roma Napoli. Le prime ipotesi di progetto prevedevano la realizzazione di un'asse autostradale tradizionale, affiancato da due complanari, con un'occupazione di suolo di circa 45 metri. L'attuale proposta prevede invece la realizzazione di una sola sede stradale, con riduzione di suolo occupato. Meglio dunque la riqualificazione della vecchia 148 piuttosto che la costruzione ex novo. Da Roma ad Aprilia, l'autostrada sarà a pagamento con tre corsie per senso di marcia; da Aprilia a Latina un tratto di autostrada a pagamento a due corsie e due complanari gratuite; da Cisterna a Valmontone, invece, un'autostrada a due corsie. Nel corso dell'incontro è stata data la possibilità ai cittadini di capire che tipo di impatto avrà l'autostrada sul territorio; la delegazione ha anche consegnato dei moduli per segnalare le eventuali correzioni. Ma il vero nodo da sciogliere è nel quarto svincolo per Aprilia richiesto a gran voce dalle forze politiche di maggioranza: quello di Campoverde, di Vallelata e di Campo di Carne non sembrano infatti sufficienti. Anche Ardea ha avanzato l'idea di avere tutto per sé uno svincolo: vedremo cosa penserà la Regione in merito. Per la cronaca, i 'cugini' di Pomezia avranno quattro svincoli.

Stefano Cortelletti

NOTIZIE DALLE REGIONI

Indagine viabilità pugliese, primo passo verso il piano trasporti integrato.

***Presentati i risultati della ricerca voluta dall'assessorato di Loizzo e dell'assetto del territorio. Vi è la
necessità di potenziare l'offerta ferroviaria e il corridoio 8***

17 dicembre

<http://www.barilive.it/News/news.aspx?idnews=7679>

"Finalmente siamo in possesso di dati significativi per la individuazione delle priorità con appropriatezza". L'assessore regionale ai trasporti, Mario Loizzo, è assolutamente convinto della rilevanza dell'indagine voluta dal suo assessorato, congiuntamente a quello dell'assetto territoriale, per avere un quadro definito sulla situazione generale. Per la prima volta insieme due assessorati pugliesi collaborano, dunque, strategicamente alla costruzione di un piano di trasporti sostenibile anche da un punto di vista territoriale.

L'indagine sui volumi di traffico e mobilità in Puglia presentata questa mattina a Bari è il primo passo verso quel progetto. "Si tratta di una ricerca mai effettuata prima d'ora in Puglia", ha detto Loizzo.

Commissionato a Tecnopolis, il lavoro, terminato quindici giorni fa e le cui valutazioni finali saranno pronte entro marzo, ha messo in luce alcune criticità del sistema viario locale, come la manutenzione stradale e gli orari di traffico più intensi, ma ha anche posto una buona base di informazioni da cui cominciare per analizzare l'intricata questione.

"In Puglia", ha spiegato il responsabile del progetto, Stefano Ciurnelli, "si devono gestire 30.000 km di strade". Nelle ore di punta il traffico nei punti nevralgici della rete risulta spesso congestionato. Oltre 60.000 veicoli al giorno transitano, ad esempio, sulla statale 100 (Bari-Taranto), che accumula uno stress viario superiore a quello smaltito dall'autostrada A1 Firenze-Bologna. La ricerca ha evidenziato, in questo caso, come puntare sul trasporto ferroviario diventi fondamentale, purché i binari si presentino come valida alternativa. Tesi ampiamente supportata da un altro dato: ogni auto ha in media 1,5 passeggeri contro la cifra di 1,3 della media nazionale.

La velocità media sulle strade pugliesi a quattro corsie è di 90 km/h, mentre è di 80 su quelle a due corsie. "In questo modo", ha detto ancora Ciurnelli, "si spiegano molti degli incidenti lungo le carreggiate extraurbane". Di notte si arriva

addirittura ad una media di 130 km/h, mezzi pesanti compresi.

Per quanto riguarda lo spostamento via mare, l'82% in estate e il 75% in inverno degli ospiti del porto di Bari si muovono verso paesi al di fuori dell'area Schengen: il che significa che il capoluogo pugliese, vera porta d'Oriente, sarebbe ancor più pronto a svolgere il proprio ruolo con il potenziamento del corridoio 8.

"Anche per la pianificazione territoriale", ha concluso l'assessore regionale all'assetto del territorio, Angela Barbanente, "è uno studio molto importante per il punto C del Drag. Ma soprattutto, ora sappiamo che potremo dialogare con i Comuni sulla base di argomenti tecnici approfonditi". Un modus operandi che dovrebbe abbassare costi e ridurre i tempi, spesso allungati a causa delle richieste di compatibilità territoriali presentate dagli enti locali. *Daniilo Calabrese*

Prodi firma l'Atto aggiuntivo all'Intesa generale per le infrastrutture dell'Emilia-Romagna 17 dicembre

<http://www.emilianet.it/Sezione.jsp?titolo=L'Ok%20di%20Prodi%20alle%20infrastrutture%20dell'Emilia-Romagna&idSezione=16260&idSezioneRif=12>

Il presidente del Consiglio dei ministri Romano Prodi ha oggi firmato a Palazzo Chigi l'Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna sulle infrastrutture. Il documento, siglato nei giorni scorsi dal ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro e dal presidente della Regione Emilia-Romagna Vasco Errani, contiene diversi interventi tra cui l'impegno a proseguire nella verifica con l'Ue per la realizzazione del Passante Nord. Un capitolo riguarda le scadenze stabilite per la presentazione dei progetti definitivi per il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo e le opere connesse. Per quanto riguarda l'E 55, l'obiettivo è avviare le procedure necessarie per mettere in cantiere la tratta da Ravenna-Mestre. E poi l'investimento sul porto di Ravenna, per approfondire ulteriormente i fondali del Canale Candiano mentre, sul versante delle ferrovie, si procede nel raddoppio della linea Pontremolese, che fa parte del grande corridoio Tirreno-Brennero.

Procedure semplificate secondo Errani

"Ringrazio il presidente del Consiglio, Romano Prodi, e il ministro Di Pietro – ha dichiarato il presidente della Regione Emilia-Romagna Vasco Errani – per la definizione di questo Accordo, che ci consente di semplificare le procedure, di definire date certe per gli impegni e di avere maggiori garanzie per quanto riguarda la copertura finanziaria degli interventi. Abbiamo anche concordato l'avvio di un tavolo periodico di monitoraggio in merito all'applicazione dell'Intesa. Grazie all'Accordo firmato oggi dal presidente Prodi – ha aggiunto Errani – alcune opere sono già sbloccate: esempi, in tal senso, sono l'asse ferroviario Tirreno-Brennero e il Trasporto rapido costiero, la progettazione del Passante Nord di Bologna. E' stata definita la soluzione dei problemi del nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno (Bologna), e c'è l'impegno per quanto riguarda la situazione di Rastignano".

"Per quanto riguarda il complesso delle altre opere – ha concluso Errani – , di grandissima importanza, abbiamo fatto anche un passo avanti che ci rassicura sulle realizzazioni di alcune infrastrutture fondamentali non solo per l'Emilia-Romagna, ma per tutto il Paese, come l'E 55, la Campogalliano-Sassuolo, il Servizio ferroviario metropolitano bolognese e la Statale 16".

RETE VIARIA

Nodo di Bologna: Passante autostradale nord e opere connesse

Da parte del Ministero c'è l'impegno affinché Anas progetti l'opera e a verificare all'Ue entro il 31 dicembre 2007 la possibilità di considerare il Nodo stradale di Bologna e il nuovo Passante nord un sistema unitario, affidando all'attuale concessionario dell'A14 (Autostrade per l'Italia) la funzione di stazione appaltante e di gestione della nuova infrastruttura. In questo modo l'intera carreggiata verrà utilizzata con funzioni urbane-metropolitane. Al Nodo di Bologna è strettamente connesso il Nodo di Casalecchio (completamente finanziato all'interno dell'Atto aggiuntivo fra Anas e Autostrade per l'Italia) e la variante alla ex SS 65 della Futa in corrispondenza di Rastignano. Il Ministero si impegna a trovare i soldi necessari alla realizzazione della variante di Rastignano (importo 57,23 milioni di euro, di cui 7,23 già previsti a carico di TAV).

Collegamento Campogalliano - Sassuolo

Il progetto dell'infrastruttura dovrà essere fatto tenendo conto del suo collegamento funzionale con la Pedemontana (il tratto fra la Modena Sassuolo urbana e la SP 15 di Magreta; costo 50 milioni di euro) e la tangenziale di Rubiera in variante alla SS 9 Emilia (costo 20 milioni di euro). Duplice l'impegno del Ministero: sottoporre all'approvazione del Cipe il progetto definitivo delle opere connesse (e relativo finanziamento) entro e non oltre il 31/12/2008; sottoporre all'approvazione del Cipe entro il 29/2/2008 il progetto definitivo del collegamento Campogalliano-Sassuolo e relativo finanziamento.

E 55 Nuova Romea (Tratta Ravenna - Mestre) Superstrada E 45

C'è l'impegno, da parte del Ministero, affinché Anas inizi entro il 29/02/2008 le procedure per la realizzazione della tratta dell'E 55 (Nuova Romea) da Ravenna a Mestre; la Regione, dal canto proprio, s'impegna a dare in tempi brevi i pareri di propria competenza. In attesa della trasformazione della E 45 in autostrada, è necessario garantire i livelli di sicurezza dando priorità agli interventi di adeguamento funzionale sull'attuale superstrada.

Superstrada Ferrara - mare

E' fondamentale la messa in sicurezza e l'adeguamento funzionale dell'infrastruttura, anche in relazione alla realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana. Governo e Regione sono d'accordo inoltre sull'opportunità di valutare l'adeguamento dell'infrastruttura a tipologia autostradale, con l'introduzione del pedaggio.

Strada statale 16 Adriatica

E' d'importanza strategica la realizzazione dell'intero asse da Cattolica a Ferrara (costo complessivo di oltre 500 milioni di euro). Governo e Regione intendono valutare la possibilità di realizzare la variante alla SS 16 nel tratto Rimini nord-confine con le Marche parallelo all'Autostrada A14 e compreso nel medesimo corridoio infrastrutturale ricorrendo all'applicazione di maggiorazioni tariffarie sulla stessa A14.

Strada statale 9 Emilia

In riferimento alla Via Emilia, per i tratti ancora da riqualificare l'accordo è di procedere alla stipula entro il 31/05/08 di uno specifico accordo ricognitivo e attuativo degli interventi necessari.

Hub portuale di Ravenna

E' necessario un approfondimento dei fondali del Canale Candiano a - 14,50 metri fino a Largo Trattaroli, per adeguarli ai moderni vettori porta-container; Governo e Regione si impegnano a trovare le risorse finanziarie necessarie.

SETTORE FERROVIE

TiBre (Tirreno-Brennero) ferroviario

Linea Pontremolese: sulla tratta Solignano-Osteriazza l'avvio dei lavori preliminari di bonifica degli ordigni bellici partirà a gennaio 2008, mentre l'inizio di cantieri e lavori del tratto allo scoperto e di quello in galleria sono stati fissati, rispettivamente, entro maggio 2008 ed entro febbraio 2009. Per quanto riguarda le rimanenti tratte, per la progettazione definitiva verrà data priorità a quella che presenta maggiori difficoltà tecnico-progettuali.

Linea Parma-Suzzara-Poggio Rusco: è necessario inserire interventi di elettrificazione e riqualificazione in sede con piccole varianti e reperire le risorse finanziarie per un primo intervento stralcio. In relazione al corridoio TiBre (sia autostradale che ferroviario) Governo e Regione concordano sulla necessità di concludere l'infrastrutturazione ferroviaria dello scalo all'interporto di Parma.

Sfm/Servizio ferroviario metropolitano bolognese

Il Ministero delle Infrastrutture si impegna entro gennaio 2008, dopo un'istruttoria, a valutare la possibilità di sottoscrivere l'Accordo per il completo sviluppo e attuazione dell' Sfm, già sottoscritto da Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Bologna e Gruppo Fs il 19 giugno 2007.

RETI METROPOLITANE

Metrotranvia di Bologna

Governo e Regione concordano sulla necessità di confermare in via definitiva l'assegnazione fatta dal Cipe nell'aprile 2007 di 7,9 milioni di euro per 15 anni, sulle disponibilità della Legge Obiettivo, per il 1° lotto funzionale dell'intervento, a condizione che venga consegnato al Ministero entro gennaio 2008 il progetto definitivo da parte del Comune di Bologna, in qualità di soggetto attuatore. Governo e Regione concordano sulla necessità di un'integrazione finanziaria per la copertura del 70% del costo del I lotto e del II lotto -1° tratta (fino all'Ospedale Maggiore). Il progetto definitivo verrà trasmesso al Cipe per l'approvazione e la conferma del finanziamento nella prima seduta utile.

Trasporto rapido costiero Rimini Fs - Riccione Fs

Nella seduta del 29 marzo 2006 il Cipe ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo (costo 92,05 milioni di euro), interamente finanziato per la parte lavori. Per la funzionalità dell'intervento e più specificamente per l'acquisto del materiale rotabile è stimato un costo di 15 milioni di euro.

Il progetto TiBre ferroviario e il Trasporto rapido costiero di Rimini sono già iscritti al Cipe di questa settimana.

Grande impulso alle infrastrutture viarie a sud dell'Umbria. Adesso è la volta del completamento della Viterbo-Aurelia

10 dicembre

<http://www.iltamam.it/ArticleDetail.aspx?articleId=4227>

Il sistema delle comunicazioni a sud dell'Umbria si arricchisce di buone notizie giorno dopo giorno.

L'adeguamento al traffico civile dell'aeroporto di Viterbo, il ripristino della ferrovia Orte Civitavecchia ed ora 52 milioni di

euro stanziati dal Cipe per la costruzione del tratto Viterbo Sud-Cinelli della superstrada Orte-Civitavecchia. I fondi Cipe vanno ad aggiungersi ai 100 milioni già stanziati dalla Regione Lazio nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto dal presidente Piero Marrazzo con il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro. Il governo, in base al protocollo, si è impegnato a inserire altri 200 milioni di euro nel piano pluriennale 2008-2011 per far giungere la superstrada fino all'Aurelia. A quel punto, per il completamento dell'opera, in costruzione da circa 25 anni, mancherebbe solo il raccordo Aurelia-Civitavecchia.

Infrastrutture, nuovo tratto per la Due Mari.

Taglio del nastro: aperto il collegamento in Valcerfone (12 km). Il presidente: «Un salto di qualità per garantire la sicurezza sul lavoro»

10 dicembre

http://www.intoscana.it/intoscana/informarsi/news.jsp?id_categoria=1210&id_sottocategoria=1211&id=142207&id_banner=1211&language=it

La Due Mari, la strada a quattro corsie che dovrà collegare Grosseto, sulla costa tirrenica, con Fano sul mar Adriatico nelle Marche, si arricchisce di un altro tratto inaugurato dall'Anas nei pressi di Arezzo, fra le località Palazzo del Pero e Le Ville.

Il tratto misura 5,8 km e permette di aprire al traffico una variante di oltre 12 km che migliorerà il collegamento tra l'Autostrada del Sole e la E45 presso Città di Castello (Perugia).

L'opera ha richiesto una spesa complessiva di 71,2 mln di euro e la costruzione di un ponte, tre gallerie e 16 viadotti. "Questa apertura al traffico della variante alla statale 73 è una realizzazione significativa, molto attesa e molto complicata, ma non risolve tutti i problemi di connessione tra Adriatico e Tirreno", ha commentato il presidente della Regione Toscana, Claudio Martini. "Bisognerà continuare a vigilare e a impegnarsi - ha proseguito -. Ci sono tanti lotti ancora da fare nel tratto aretino e grossetano, solo per parlare della Toscana. Poi ci sono quelli marchigiani e quelli umbri. Quindi prendiamo questa inaugurazione come un incoraggiamento a proseguire l'impegno. La connessione est-ovest non è meno importante della connessione nord-sud". (ANSA).

RETI ENERGETICHE

"Una rete elettrica per tutto il Mediterraneo"

10 dicembre

<http://www.repubblica.it/supplementi/af/2007/12/10/primopiano/006ignudi.html>

«Abbiamo una grandissima opportunità, riunire la sponda Sud e quella Nord del Mediterraneo grazie all'energia: costruiamo interconnessioni che ci permettano d'importare l'elettricità e una rete sicura di approvvigionamenti per il gas. Così risolveremo due problemi: la fame di energia dell'Europa, ma soprattutto quegli investimenti in infrastrutture innescheranno un processo di crescita economica autonoma nei paesi del Nord Africa».

Ne è convinto il presidente dell'Enel Piero Gnudi, che presiede anche l'Ome, l'Osservatorio Mediterraneo dell'Energia, un organismo che riunisce ministri dei paesi che si affacciano sul Mare Nostrum insieme ai vertici delle aziende del settore che operano su entrambe le sponde. Gnudi propone una via politica, che regoli la competizione tra aziende e governi per assicurarsi il gas africano, da parte d'Italia, Francia e Spagna. Mentre adesso, come ben dimostra la corsa al gas liquefatto, la diplomazia energetica è nel pieno della sua fase "competitiva". Il modello delle relazioni è quasi esclusivamente bilaterale, a tutto vantaggio dei produttori e dei prezzi che possono spuntare. La Commissione europea si limita a giudicare il risultato complessivo, plaudendo a tutto ciò che aumenta la dotazione di materie prime per il Vecchio Continente.

Lei dice «ritorniamo allo spirito del trattato di Barcellona del 95» che voleva avvicinare le due sponde, ma questo vuol dire che in dodici anni questa strategia non ha prodotto frutti concreti. Perché dovrebbe farlo adesso?

«È vero che da allora non abbiamo fatto molta strada, ma ora il clima è più favorevole, gli Stati europei stanno capendo l'importanza della sponda Sud ed in generale di una strategia delle interconnessioni: l'Italia sta preparando linee elettriche tra Tunisia e Sicilia, solo la settimana scorsa un accordo analogo è arrivato con l'Albania. La Francia di Nicolas Sarkozy ha rilanciato i legami con l'Algeria a suon di accordi commerciali. Anche il cancelliere tedesco Angela Merkel ha confermato l'interesse per progetti che riguardino le fonti rinnovabili».

Uno degli ostacoli ad una maggiore collaborazione è l'affidabilità degli stati nel Maghreb: la Libia è una dittatura,

l'Algeria periodicamente vede riemergere il pericolo del terrorismo islamista. L'energia non è un settore troppo sensibile per esporlo a questi rischi?

«La dipendenza è già realtà dal punto di vista delle importazioni: basti pensare l'Italia importa il 3035% del proprio gas naturale dall'Algeria. Ricordo che due anni fa un guasto a nord della Germania fece rimanere al buio una catena di paesi fino al Marocco. Piuttosto dobbiamo trovare un modo per governare questa interdipendenza con reciproco vantaggio. I veri progressi vanno fatti dal punto di vista tecnico e giuridico, trovando dei sistemi di regolazione condivisi e vicini agli standard europei. Per il resto, mi limito a notare come il miglioramento della dotazione di energia di base in quei paesi farà crescere l'economia e il tenore di vita delle popolazioni. Sarebbe un passo importante per eliminare elementi di disagio sociale che poi portano all'immigrazione, oppure al terrorismo».

Per semplificare: unire le due sponde significa che gli europei finanzieranno centrali elettriche e altre infrastrutture nel gas per poi importare l'energia prodotta con le materie prime del luogo?

«Non solo, innanzitutto va precisato che la vera necessità di quei paesi non è finanziaria, visti gli introiti di cui godono grazie alla vendita di petrolio e metano, ma soprattutto tecnologica. Poi le necessità europee saranno solo una parte degli obiettivi da raggiungere, questo sarebbe un modo miope di affrontare la questione. Quelle infrastrutture copriranno le necessità interne fornendo energia a buon mercato, inoltre il sistema elettrico di Algeria, Tunisia, Libia, Egitto sarà rinnovato e interconnesso in maniera più razionale».

Inoltre, come dimostra l'accordo in Albania dell'Enel, in quei paesi è più facile costruire centrali a carbone o altre infrastrutture che da noi trovano tante difficoltà presso le popolazioni locali.

«In parte è vero, ma anche le fonti rinnovabili hanno potenzialità elevate: l'eolico e il solare possono avere una crescita esponenziale vista l'abbondanza di sole, vento e di suolo disponibile vista la bassa densità umana. Il problema è che questi investimenti dovrebbero essere riconosciuti dall'Unione Europea: il riscaldamento prodotto dai gas serra è un problema globale e quindi un'azienda che aiuti a combatterlo deve poterne poi godere degli effetti ovunque lo faccia. Invece Bruxelles riconosce che solo il 15% della Co2 risparmiata può venire dall'estero».

A parte la questione ambientale, quale ruolo dovrebbe avere l'Unione Europea nell'avvicinamento al sud del Mediterraneo?

«I vertici di Bruxelles dovrebbero essere il perno di questa strategia, dovrebbero guidarla, anche perché le difficoltà sperimentate finora dipendono proprio dal fatto che i paesi si sono mossi in ordine sparso, con interessi non coincidenti».

E alle aziende non si può chiedere uno sforzo analogo? D'altronde nell'elettricità Edf, Enel e E.ON hanno ormai dimensioni paneuropee.

«Le aziende si fanno concorrenza come è giusto che sia, e poi per le ricadute sociali che tali progetti avrebbero è altrettanto giusto che siano i politici ad occuparsene. Ad ognuno il suo mestiere».

Però le società energetiche del nord Africa sono tutte di proprietà statale, senza una reale distinzione tra politica e affari.

«È una tappa della storia, anche da noi in Europa era così fino a pochi anni fa, con l'arrivo di un mercato più evoluto s'imporranno le scelte di una giusta separazione anche per loro».

In tutto questo l'Ome cosa si propone di fare?

«L'osservatorio è un ponte, tra le due sponde del Mediterraneo e tra le aziende e i policy makers, vogliamo aiutare a studiare le opportunità e i costi in maniera imparziale. Non è un caso che all'ultimo vertice di Nizza, tra Italia e Francia, una delle relazioni era stata redatta proprio dai tecnici dell'Ome».

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

Ministero infrastrutture: domani conferenza intergovernativa Italia-Francia

17 dicembre

http://primapress.it/index.php?pagina=inc/obj_news_dettaglio.php&id_news=11499&id_pagina=&id_pagina_madre=&prof=&id_stringa=

Il Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, alla presenza del Coordinatore europeo per il Progetto Prioritario n. 6 Lorens J. BRINKHORST, del Prof. Rainer MASERA Presidente della CIG e del Sindaco di Chambéry, Louis BESSON, terrà domani, martedì 18 dicembre 2007, alle ore 13 presso la Sala Stampa di Palazzo Chigi, una conferenza stampa per illustrare le conclusioni della riunione della 36a Commissione intergovernativa (CIG) prevista a Roma oggi e domani, 17 e 18 dicembre. Oltre a fare il punto sullo stato di avanzamento del progetto sia in Italia che in Francia, dopo l'approvazione del contributo europeo deciso alla fine di novembre dalla Commissione Europea e il Vertice italo-

francese di Nizza, si prevede la decisione dei Ministri di attribuire un nuovo mandato alla CIG per il biennio 2008 – 2009 e la definizione del programma di attività in particolare per il 2008, in considerazione del lavoro svolto dall'Osservatorio Valle di Susa ed in attesa delle riunioni del Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, prevista all'inizio del prossimo anno. (PRIMA)

Abete: "Più mercato per le infrastrutture" - Il presidente dell'Uir all'Assemblea annuale: "Criminalità, strade e lavoro: troppi morti". Veltroni: "Roma non è più 'ladrona' o sonnolenta". Marrazzo: "Ci saranno misure dolorose per la sanità"

11 dicembre

http://redazione.romaone.it/4Daction/Web_RubricaNuova?ID=93234&doc=si

Un'occasione buona per parlare della competitività delle imprese romane, ma preziosa anche per discutere i problemi che attanagliano il sistema Italia nel suo complesso. La scarsa efficienza del modello produttivo, le difficoltà e le indecisioni della politica, le magagne dell'impianto fiscale, burocratico e infrastrutturale del Bel Paese.

VELTRONI CHIAMA LE RIFORME - Il sindaco Veltroni si presenta all'Auditorium della Tecnica, di fronte agli industriali romani riuniti nell'Assemblea annuale, e parla subito di riforme: "Siamo in presenza di uno degli ultimi treni che passa per la democrazia italiana utile a riscrivere le regole. Mai come ora ho la sensazione che il Paese si trovi nella cruna dell'ago". Veltroni poi sbatte in faccia agli imprenditori il problema degli incidenti sul lavoro: "Nel 2007 ci sono stati 964 morti sul lavoro, nello scorso anno più di mille: questi sono numeri intollerabili per un paese civile". Infine il sindaco rivendica i successi economici della sua città "Roma non è più ladrona o sonnolenta, oggi è una città industriale, del cambiamento, che ha conosciuto mutazioni radicali. Penso che Roma, la Provincia e la Regione possano unirsi per diventare un laboratorio in cui trasformare l'economia in un'economia ecocompatibile".

MARRAZZO E GASBARRA - L'assist per Marrazzo è perfetto. Il governatore sa che uno dei talloni d'Achille del sistema Lazio è la mobilità: "Dobbiamo sederci ad un tavolo - dice - e decidere cosa fare per lo sviluppo ferroviario delle reti che da Fiumicino, Viterbo e Civitavecchia portano verso Roma. Mi rivolgo alle Ferrovie dello Stato: non può continuare una politica che punta solo a collegamenti per i pendolari, occorre intervenire per migliorare la ricchezza di Roma e provincia". L'altra piaga è la sanità e il suo debito enorme. "Nelle prossime settimane dovremo prendere provvedimenti in Giunta dolorosi e rigorosi - chiosa il presidente della Regione - Interverremo su cinque macro-aree: tetti e tariffe, accreditamenti, riorganizzazione e riconversione degli ospedali, rete dei laboratori e protocolli d'intesa con i policlinici". Il governatore infine frena sull'abbattimento dell'Irap: "Non si potrà prima del 2010". Il presidente della Provincia Gasbarra invece auspica che "Comune, Provincia e Regione siano sburocratizzate" con "l'abbattimento dei percorsi e delle procedure amministrative".

PAROLA AD ABETE - Poi prende la parola il padrone di casa, il presidente Uir Luigi Abete, che attacca sul fronte della criminalità e della sicurezza a tutto tondo: "Si muore troppo" a Roma e provincia, "nell'ultimo anno 38 omicidi, 75 morti per lavoro e oltre 650 morti in incidenti". Poi incardina il suo intervento su tre punti chiave: la patrimonializzazione delle piccole imprese, il rafforzamento delle infrastrutture attraverso la leva del mercato e la gestione dei servizi pubblici. Secondo Abete "oggi l'offerta da parte delle imprese private è debole" e si rendono "necessarie tre operazioni": da un lato "aprire il mercato seriamente e in termini competitivi da parte della domanda pubblica; dall'altro rafforzare i protagonisti, quindi le imprese private che possono operare in questo settore; in terzo luogo, vedere come a queste possono essere associate anche i lavoratori che oggi hanno a disposizione leve finanziarie nuove".

Il 7 dicembre a Catania Conferenza Nazionale sulle infrastrutture

5 dicembre

http://www.avvisatore.it/Default_Dettaglio.asp?IDArt=5794

Si terrà venerdì 7 dicembre a Catania, presso la Sala Congressi "Le Ciminiere", con inizio a partire dalle ore 9,30, la "Conferenza nazionale sulle Infrastrutture", voluta dal Ministro Antonio Di Pietro e insediata lo scorso 12 luglio a Roma.

A seguito di quel primo incontro, il Ministero delle Infrastrutture ha condotto due indagini, due "iniziative di ascolto" mirate a comprendere meglio la posizione e le propensioni che la società civile, nelle sue diverse espressioni, ha verso il fabbisogno infrastrutturale del Paese. I risultati saranno presentati nel corso dell'incontro catanese.

Per la prima iniziativa, è stato chiesto a trecento fra amministratori pubblici, dirigenti industriali, responsabili della pianificazione, docenti, esperti ed economisti, di inviare al Ministero un contributo di idee sulle priorità da adottare nella pianificazione delle opere pubbliche in Italia.

La seconda indagine, affidata alla Doxa, è stata invece rivolta alla generalità della popolazione, per metterne a fuoco gli orientamenti su alcune questioni essenziali: quanto c'è bisogno di nuove infrastrutture? Quali le più necessarie e come reperire le risorse per la loro realizzazione? E' inevitabile il conflitto tra opere pubbliche e ambiente? Quale voce e ruolo dare alle comunità locali?

Dopo la presentazione, si aprirà la tavola rotonda per commentare i risultati dei mesi di lavoro della Conferenza, moderata da Pippo Baudo. Parteciperanno il direttore generale di Confindustria, Maurizio Beretta, il presidente della Commissione Trasporti al Parlamento Ue, Paolo Costa, il Sindaco di Bari, Michele Emiliano, il Presidente dell'Emilia Romagna, Vasco Errani, il regista Roberto Faenza, Monsignor Salvatore Gristina, il segretario confederale della Cisl, Giorgio Santini, e il direttore generale della Cassa Depositi e Prestiti, Antonio Turicchi.

Le conclusioni, alle 12,30, saranno affidate al Ministro Antonio Di Pietro.

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

Autotrasporto: AIIC, serve cabina di regia per tutte le emergenze

15 dicembre

<http://www.italianinnovation.it/html/modules/article/view.article.php?10186>

Per gli esperti di infrastrutture critiche la paralisi dell'autotrasporto ha dimostrato la vulnerabilità della nostra società dalle diverse infrastrutture tecnologiche e la necessità di creare una cabina di regia alla Presidenza del Consiglio per gestire correttamente e in modo sinergico le grandi infrastrutture vitali per il Paese.

Non solo reti energetiche, di telecomunicazioni, tecnologiche, logistiche ed infrastrutturali, ma anche l'autotrasporto merci deve essere annoverato tra le infrastrutture critiche, ossia quelle vitali per il buon funzionamento di un Paese, come hanno dimostrato, al di là di ogni previsione, i fatti di questi giorni. Per questo serve l'istituzione al più presto di una cabina di regia alla Presidenza del Consiglio dei Ministri in grado di gestire qualsiasi emergenza - attentato, incidente, disastro o anche sciopero - che coinvolga la Nazione. Lo chiede il prof. Salvatore Tucci (ordinario di sistemi di elaborazione dell'informazione alla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Roma Tor Vergata) nella sua veste di presidente dell'AIIC, l'Associazione Italiana esperti Infrastrutture Critiche.

«Quanto è successo in questi giorni, a prescindere dalle cause, dimostra che la nostra società è strettamente dipendente anche dal sistema di trasporto su gomma. L'interruzione dei servizi di autotrasporto ha avuto immediate e pesanti conseguenze non solo sulla mobilità stradale, ma ha contagiato anche molti settori produttivi, il sistema finanziario e sanitario, altri trasporti condizionando le stesse abitudini di vita degli italiani», ha detto Tucci, sottolineando che «ad un'analisi più attenta emerge che le conseguenze dei disservizi si sono estese a cascata sfruttando le numerose interdipendenze, molte delle quali non sempre di immediata percezione, esistenti fra le diverse infrastrutture che sono alla base delle società moderne».

Le crescenti interoperabilità, integrazione, globalizzazione nei diversi ambiti ed in quello tecnologico in particolare hanno fatto sì che le conseguenze di un evento negativo si amplificassero e propagassero in poco tempo innescando la progressione esponenziale delle conseguenze negative.

L'esigenza di affrontare in modo diverso la gestione e la salvaguardia di questi sistemi ha così portato alla nascita, nel mondo, di specifiche strategie per la "protezione delle infrastrutture critiche". «A differenza di quanto si sta facendo negli altri Stati, in Italia purtroppo la tematica non è adeguatamente sentita e presente nell'agenda istituzionale», ha rilevato Tucci ponendo «la necessità di costituire presto una cabina di regia alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per creare una visione unitaria e sinergica, integrando e completando le viste parziali che oggi si hanno data l'attuale frammentazione delle competenze fra le diverse autorità e dicasteri. Ciò consentirebbe di poter definire strategie ed interventi "trasversali", tesi sia a prevenire l'amplificarsi delle conseguenze negative, sia la capacità di gestire i "disastri" tecnologici potendo contare su una piena comprensione di quanto sta accadendo».

Tucci ha inoltre affermato che «l'opportunità e la necessità di definire tale cabina di regia è un elemento ormai talmente evidente, che non solo la quasi totalità dei Paesi industrializzati ha già da tempo creato una tale struttura, ma è addirittura indicata quale obbligo nella recente proposta di direttiva UE sulla materia».

Infine Tucci ha ribadito che «è fondamentale che anche l'Italia cominci ad occuparsi in modo diverso del problema delle grandi infrastrutture per evitare che si accentui il gap che si sta creando nei confronti degli altri Stati e ciò anche in considerazione del ruolo strategico che giocano le infrastrutture tecnologiche per quel che concerne le capacità produttive, di sviluppo e di crescita del Paese»

Code chilometriche in autostrada, tonnellate di derrate alimentari avariate, carburanti irreperibili e costi alle stelle, cicli di produzione in crisi e si contano già i danni: il collasso provocato dallo sciopero delle sigle sindacali del settore autotrasporti impone una riflessione sulla gestione inefficace della mobilità e del sistema delle infrastrutture in Italia, e sulle ripercussioni socio-economiche che il fenomeno genera a catena nei diversi comparti nazionali. Sono bastati 3 giorni di fermo dell'autotrasporto per rendere evidente tutta l'arretratezza del settore del trasporto delle merci nel nostro paese.

"All'indomani dell'accordo raggiunto tra le parti sollecitiamo il Governo ad una seria pianificazione che privilegi quelle soluzioni che facilitino lo sviluppo dell'intermodalità in Italia e che, soprattutto, rilancino attivamente il trasporto delle merci su ferro. Devono inoltre crearsi le condizioni perché nel nostro Paese si affermino operatori in grado di operare su scala industriale per la logistica e l'autotrasporto. Va abbandonata, cioè, quella parcellizzazione del sistema merci in modo che le aziende manifatturiere italiane contribuiscano attivamente alla gestione della filiera logistica – ha dichiarato Michele Candotti, segretario generale del WWF Italia - Sono queste condizioni necessarie ad uno sviluppo economico e produttivo in linea con gli standard europei e capace di garantire allo stesso tempo una maggiore tutela del patrimonio ambientale nazionale, altrimenti la nostra rimarrà sempre una Repubblica fondata sulla gomma".

A determinare la situazione di stallo degli ultimi giorni, infatti, ha contribuito in maniera rilevante il fortissimo squilibrio nelle politiche di mobilità del Governo, totalmente in favore del traffico su strada.

L'ultimo Allegato Infrastrutture 2008-2012 del Governo Prodi consolida e promuove ancor più il divario tra la mobilità sulle ruote e quella su ferro: stabilisce infatti la realizzazione, o l'avviamento, di progetti per 98 miliardi di euro, destinando il 56 % delle risorse a strade e autostrade. Il 37% dell'investimento, pari a 36 miliardi di euro, sono destinati alla realizzazione di nuove autostrade, raccordi, bretelle e tangenziali, altri corridoi che dovrebbero attraversare in lungo e in largo la Penisola, rendendo ancora più critici gli spostamenti sia per gli autotrasportatori che per i comuni cittadini. Alla luce dei fatti recenti, è necessaria l'incentivazione da parte del Governo del trasporto di merci su ferro, per garantire risultati efficienti in termini logistici, economici e di sostenibilità socio-ambientale.

Nonostante la situazione di enorme disagio, in questi giorni i cittadini italiani hanno mostrato una certa flessibilità a soluzioni alternative alle quattro ruote, segno che il paese attende risposte certe di mobilità sostenibile che la politica ancora non garantisce.

Ecco i numeri della 'repubblica fondata sulla gomma'

Ferrovie cenerentola: Il trasporto ferroviario delle merci copre una quota, inferiore alla media europea, che si aggira intorno all'8-10 per cento del mercato complessivo se espressa in tonnellate, e di gran lunga inferiore se calcolata in valore (1-2 per cento).

Autotrasporto: benvenuti nel 'paleolitico'. Sono ben 186.000 (anno 2000) le aziende che operano in Italia per il trasporto di merci su gomma per conto terzi. Oltre il 76% delle aziende non ha più di 2 addetti, il 67% dispone solo da 1 a 3 veicoli: solo la Spagna e l'Italia in Europa hanno una struttura di mercato così frazionata. Il che significa che in Italia prevalgono in assoluto le ditte individuali (i cosiddetti padroncini) che mal riescono a sopportare, date le economie di scala, variazioni anche non troppo significative degli oneri economici.

Ambiente soffocato: L'apporto del settore dei trasporti alle emissioni di CO2 in Italia è pari al 25 per cento del totale delle emissioni, a fronte di un 30 per cento attribuibile agli impianti energetici, un 22 per cento all'industria e un 14 per cento agli usi domestici. Ogni anno in Italia, i trasporti provocano danni ambientali e sociali per circa 200 mila miliardi di vecchie lire. Di questi il 94,5 per cento è dovuto al trasporto su strada e solo il 3 per cento a quello ferroviario.

Il belpaese 'divorato' dal cemento: Secondo i dati Eurostat, in Italia nell'ultimo decennio le costruzioni (civili ed infrastrutture) hanno sottratto all'agricoltura circa 2.800.000 ha di suolo, con un consumo medio annuo di 100.000 ha di campagna, vale a dire quasi il doppio della superficie del Parco Nazionale dell'Abruzzo.

Inoltre, i rapidi processi di urbanizzazione che hanno investito i litorali italiani negli ultimi anni, e la crescente domanda di infrastrutture, hanno contribuito ad elevare la percentuale delle coste a rischio di erosione, che attualmente rappresentano il 22,8 per cento di tutto il litorale italiano.

Le 5 regole auree per l'indipendenza dalla 'gomma'

Il Paese va tutelato dallo sfruttamento intensivo delle risorse territoriali e dai disagi che ogni giorno investono i cittadini italiani a causa di pianificazioni e politiche inadeguate in materia di trasporti.

Bisogna mutare la prassi secondo la quale qualsiasi merce debba raggiungere i centri urbani, per la distribuzione e lo smercio, arriva dallo stabilimento produttivo ai punti vendita quasi esclusivamente attraverso il trasporto su strada, con gravi ricadute per la mobilità nazionale, per gli spazi naturali ed urbani e per la qualità della vita di milioni di cittadini. L'obiettivo deve essere quello di perseguire concretamente la sostenibilità sociale, ambientale ed economica, considerando la finitezza delle risorse ambientali una determinante per le scelte nel settore dei trasporti e in campo infrastrutturale.

Il WWF invita dunque il Governo a dotarsi di coordinate politiche efficaci e credibili per la mobilità nazionale, promuovendo:

- Un forte rilancio del trasporto ferroviario nel settore delle merci, che poggi sullo sviluppo di piattaforme logistiche, porti ed interporti
La formazione di consorzi di autotrasportatori specializzati per filiere e per mercati geografici e una politica industriale nel campo dell'autotrasporto che favorisca la crescita organizzativa delle imprese e la capacità di gestione della funzione logistica
- Una profonda modifica comportamentale delle imprese manifatturiere, specie delle piccole e medie imprese, che favorisca lo sviluppo della capacità di gestione e controllo attivo della funzione logistica e del trasporto;
L'innovazione tecnologica nel settore delle merci e della logistica mediante la realizzazione di progetti in materia di sicurezza e risparmio energetico
L'adozione di "City Logistics" sia attraverso la realizzazione di piattaforme di distribuzione urbana delle merci sia tramite l'adozione di normative ad hoc sulla circolazione dei mezzi, sulle aree di sosta, sugli orari di ingresso nelle ZTL.

"Chi dice che in ferrovia è sempre meglio?"

Intervista al professor Marco Ponti di Marco Niro - Megachip

11 dicembre

<http://www.megachip.info/modules.php?name=Sections&op=viewarticle&artid=5413>

Ricorrere a camion e treni più pesanti e meno inquinanti. Utilizzare al massimo della potenzialità le infrastrutture ferroviarie esistenti. Considerare la costruzione di nuove infrastrutture come la soluzione di ultima istanza. Se proprio bisogna costruire dei tunnel, privilegiare quelli stradali, "che si ripagano da sé, mentre quelli ferroviari devono essere pagati dai contribuenti".

E, se proprio bisogna pensare a un tunnel ferroviario sotto il Brennero, guai a farlo prima di aver effettuato un'attenta analisi costi-benefici, "che in Italia ha scarsi seguaci, perché è politicamente sgradita, in quanto tende a bocciare progetti costosi e di dubbia priorità".

Questo, in estrema sintesi, il pensiero del professor Marco Ponti, noto economista dei trasporti e docente al Politecnico di Milano, che ha accettato di farsi intervistare a proposito della politica italiana dei trasporti, con particolare riferimento al progetto del Treno ad Alta velocità del Brennero.

Dalle risposte forniteci dal professore – che non è un "radicale dell'ambientalismo", ma un economista, e dunque un "insospettabile" – escono fortemente indebolite entrambe le ragioni del Sì all'Alta velocità ferroviaria, quella ambientale e quella economica. Ma, soprattutto, le risposte del professore indeboliscono la posizione dei decisori politici.

Come valuta, professor Ponti, la strategia politica, di cui il Corridoio del Brennero è parte integrante, finalizzata a rafforzare il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica per il transito di merci con destinazione centro e nord Europa?

MP. Credo che la cosa vada vista con cautela: il puro attraversamento di merci non genera benefici ai territori attraversati, ma solo extracosti. Se invece è comprovato che le merci sono soggette a lavorazioni ulteriori, proprio consentite dal fatto che transitano, i benefici potrebbero essere consistenti, ma non mi sembra esista alcun serio indizio che questo in generale sia il caso.

Per quanto riguarda il traffico attraverso l'arco alpino, lei ritiene che sia proprio necessario costruire nuove infrastrutture ferroviarie di attraversamento?

MP. Le infrastrutture ferroviarie disponibili mi sembrano lontanissime in generale dalla saturazione. Costruire infrastrutture nuove, dati i costi che presentano e i problemi ambientali connessi, non è da escludere, ma dovrebbe essere la soluzione di ultima istanza.

Prima di costruire, cosa bisognerebbe fare secondo lei?

MP. Utilizzare tutte le tecniche per ridurre l'impatto dei veicoli ed aumentarne le capacità: anche per i veicoli stradali, l'ipotesi di aumentare i pesi a livello di quelli scandinavi (60 tonnellate) andrebbe esplorato, come andrebbe esplorato il costo del ridurre l'inquinamento atmosferico dei camion e la rumorosità sia dei camion che dei treni merci, in modo da consentire più traffici notturni. Si tratta di una vasta gamma di azioni possibili, tutte con costi per lo Stato che sono piccole frazioni di quelli di costruire nuove infrastrutture.

Lei dunque rivaluta il trasporto su gomma.

MP. È evidente la difficoltà di spostare merci dalle autostrade alla ferrovia, nonostante l'elevata tassazione del modo stradale e gli elevati sussidi a quello ferroviario. Severe politiche per spostare traffico dalla strada alla ferrovia sono già in atto da decenni: il problema è che la ferrovia rimane non funzionale alla logistica moderna, a causa delle "rotture di carico" (necessità di cambiare modo di trasporto tra l'origine e la destinazione, necessità che non c'è nel trasporto su gomma, ma è complessa e costosa in quello ferroviario, ndr) che comporta, al contrario della strada. Ecco perché, se proprio è necessario costruire nuove infrastrutture, non bisogna dimenticare che, mentre i costi ferroviari devono essere pagati dai contribuenti, i tunnel stradali si ripagano da sé, e che le tariffe potrebbero essere proporzionali all'impatto ambientale dei veicoli.

Veniamo al Corridoio del Brennero. La nuova infrastruttura, in base ai progetti, farà viaggiare i passeggeri fino a 250 km/ora teorici e le merci fino a 200.

MP. Mi sembra un'impostazione assurda: a 250 km/ora i passeggeri sulle distanze lunghe sceglierebbero i servizi aerei "low-cost", e le merci avrebbero vantaggi limitatissimi a viaggiare a 200 km orari. Ma solo accurate analisi costi-benefici, fatte da soggetti terzi e in modo comparativo con altri progetti infrastrutturali e altre strategie gestionali, potrebbero dirlo.

Se la velocità non serve, resta in questione la capacità. I promotori ritengono che, anche dopo l'adeguamento tecnologico della linea ferroviaria esistente, essa rimarrebbe insufficiente. Essi stimano che la linea esistente presenterebbe una capacità teorica di 244 treni al giorno (137 merci e 107 passeggeri). Come valuta questa stima?

MP. Occorrerebbe vedere le ipotesi fatte: sono previsti treni merci a trazione multipla? Il traffico passeggeri risponde ai desideri politici o alla domanda reale? Sono previsti treni passeggeri a elevata capacità? Di nuovo, non deve essere un soggetto coinvolto direttamente e politicamente condizionato a fornire queste stime: nel caso del Frejus le ferrovie hanno fatto stime straordinariamente basse sulla capacità della linea storica e straordinariamente alte sulla crescita della domanda.

Lei insiste quindi sulla credibilità delle stime. Una questione cruciale.

MP. La storia pregressa insegna a prestare grande attenzione al problema. Il più autorevole studio sui risultati di grandi progetti ("Megaprojects") a scala mondiale dimostra che, soprattutto per le infrastrutture ferroviarie, il traffico è sistematicamente sovrastimato del 50% e i costi sistematicamente sottostimati di un valore analogo. Ciò, sempre a causa della non neutralità delle previsioni.

In Italia questo problema che dimensioni ha?

MP. Maggiori che altrove. Basti pensare all'analisi costi-benefici delle opere infrastrutturali. Praticata in tutto il mondo, in Italia ha scarsi seguaci, perché è politicamente sgradita, in quanto tende a bocciare progetti costosi e di dubbia priorità, che sono invece spessissimo sponsorizzati dagli interessi costituiti, e dai politici che di questi interessi si fanno portatori.

Questo approccio postula estrema prudenza nella stima dei benefici (in quanto strutturalmente incerti), e una simmetrica prudenza nella stima dei costi (in quanto non solo sono certi, ma in genere destinati a gonfiarsi rispetto ai preventivi).

La prassi italiana è esattamente all'opposto: si stimano costi irrealisticamente bassi e domanda altissima. Tutto questo è coerente con l'irresponsabilità dei decisori, che non saranno chiamati a rispondere dei risultati finali delle loro "sponsorizzazioni". Pagheranno tutto i contribuenti, e in diversi anni, ma non sapranno i dettagli, e non potranno votare con consapevolezza, punendo chi gli ha imposto costi ingiustificati.

Chi è Marco Ponti. Insegna Economia dei Trasporti, prima a Venezia, e da quattro anni al Politecnico di Milano. Ha svolto attività di consulenza per la Banca Mondiale, il ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato e del ministero del Tesoro. Ha partecipato come esperto all'elaborazione del primo e del secondo Piano Generale dei Trasporti. Svolge attività di ricerca nell'ambito dei modelli trasporti sul territorio, di analisi di fattibilità economica e finanziaria dei progetti (versioni avanzate dell'analisi costi-benefici), regolazione economica e liberalizzazione del settore (tecniche di gara, regole di accesso alle infrastrutture ecc.) e di "public choice".

Diritto alla mobilità per tutti i cittadini, favorendo l'integrazione tra il trasporto su ferro e quello su gomma. E' uno dei punti di forza del programma portato avanti dall'assessore regionale alla Mobilità, Franco Dalia, che lo illustra nel dettaglio in questa intervista.

La mobilità è un aspetto importante e strategico per la regione Lazio. Quali sono le esigenze principali che intende affrontare?

FD. In primo luogo, puntiamo a garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini. Un diritto che non deve prescindere dal rispetto della dignità delle persone e dal rispetto dell'ambiente. Le direttive dell'Unione europea in materia di emissioni di anidride carbonica non possono, in questo caso, lasciarci indifferenti. Per fare tutto questo, intendiamo programmare il lavoro sulla base dei bisogni reali dei cittadini, instaurando un rapporto diretto con gli enti locali, le scuole e l'intero tessuto sociale. Una programmazione che deve partire da studi approfonditi e strategici, per portare a una mobilità veloce, capace di restituire tempo e dignità alle persone, alle famiglie e alle proprie abitudini ed esigenze personali. Una mobilità moderna che, in secondo luogo, deve essere in grado anche di offrire opportunità di sviluppo al territorio, legando comuni e province ai grandi sistemi nazionali e internazionali, sviluppando le loro potenzialità e incrementando le loro capacità.

Un cambiamento che è già avvenuto anche grazie alla definizione di un Piano aeroportuale che, in tempi brevi, porti alla trasformazione dell'aeroporto di Ciampino in scalo ad esclusiva disposizione dei voli di Stato, renda operativa la Conferenza dei servizi per la realizzazione del nuovo scalo di Viterbo, avvii il processo di individuazione del terzo scalo, a valenza regionale, nella parte sud della regione e confermi il ruolo di hub intercontinentale dell'aeroporto Leonardo da Vinci. E con il piano aeroportuale anche un piano sicurezza, un piano merci legato allo sviluppo di porti e interporti e un piano per la infomobilità.

Quali sono i progetti a medio e lungo termine per una migliore fruibilità da parte degli utenti-cittadini?

FD. La cura del ferro è la strategia che l'assessorato alla Mobilità ha scelto, puntando sullo sviluppo di una mobilità sostenibile integrata, estesa all'intero territorio della regione, con un occhio di riguardo particolare per il pendolarismo lavorativo e scolastico. In questa direzione, occorre definire un sistema in grado di soddisfare la domanda di trasporto e di garantire livelli di servizio e di confort tali da incentivare il trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico e dal mezzo individuale al mezzo collettivo. Un vero e proprio cambio di mentalità, che passa anche attraverso la modernizzazione e il potenziamento del network ferroviario regionale, l'ampliamento dei relativi parcheggi, l'attivazione e il potenziamento di nodi di scambio, dislocati in luoghi strategici, in grado di favorire il più possibile l'integrazione tra il trasporto su ferro e quello su gomma. Dove il trasporto su ferro non sarà in grado di arrivare occorreranno, invece, corridoi che consentano il trasporto collettivo su gomma senza creare domanda di nuova mobilità o sollecitare l'uso del mezzo privato.

Concretamente quali sono le linee su cui si interverrà?

FD. Modernizzare il network ferroviario resta comunque il nodo centrale. Una modernizzazione che passa attraverso alcuni interventi già individuati: il potenziamento della linea ferroviaria FR 1, il raddoppio della linea FR 2 nella tratta Lunghezza Guidonia, il raddoppio della Linea FR 3 in primo luogo della tratta Cesano-Bracciano e poi del resto del tracciato, interventi questi resi ancora più urgente dopo la localizzazione a Viterbo, da parte del governo, di uno scalo, a valenza nazionale, per i voli low cost. E ancora: la sistemazione della FR 4, il potenziamento e la velocizzazione della linea FR 8 tra Campoleone e Nettuno e la chiusura dell'anello ferroviario di cintura Nord. Dovranno inoltre essere acquistati nuovi treni, di proprietà della Regione, per migliorare la qualità del servizio sulle reti RFI e si dovranno proseguire gli interventi di modernizzazione sulle linee regioni ex concesse Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Pantano attraverso il rinnovo del materiale rotabile, il potenziamento tecnologico e l'eliminazione dei passaggi a livello ove ve ne esistano ancora.

Altro obiettivo dell'assessorato è quello di incrementare la quota delle merci trasportate su ferro e via mare, in modo da ridurre al minimo, e per tratti che siano i più brevi possibili, la presenza di merci sulle strade della regione. Bisogna per questo modernizzare e potenziare il sistema dei poli logistici e sviluppare il sistema ferroviario, dei porti e degli interporti arrivando così a razionalizzare la movimentazione delle merci e a incrementare le infrastrutture al servizio dei poli logistici. Sono previsti, allo scopo, interventi sui centri merci di Orte, sulla Piana Logistica di Civitavecchia, sugli interporti di Fiumicino e Frosinone e sul centro intermodale di Gaeta. La Commissione europea ha inoltre recentemente

approvato il progetto dalla Direzione regionale trasporti per la realizzazione, in due anni, del programma relativo al ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Orte. Un collegamento al nodo principale dell'asse n°1 delle reti Ten-T Berlino-Brennero-Palermo, strategico per lo sviluppo regionale, ma anche una finestra che si apre sull'Adriatico verso Falconara.

Servizio urbano ed extraurbano: in che modo intende gestire un territorio così vasto?

FD. Modernizzare e potenziare le infrastrutture e i servizi già in essere resta la strategia principale. Tra le politiche dell'assessorato vi sono anche attività collaterali, ma altrettanto importanti, come favorire, attraverso interventi sulla mobilità, la riqualificazione dei centri urbani mediante la realizzazione di spazi, piazze e itinerari a traffico pedonale privilegiato. Riqualificazione urbana, dunque, e trasformazione delle stazioni in luoghi vivibili e di aggregazione. L'assessorato punta anche a favorire l'utilizzo di tecnologie innovative rispettose dell'ambiente e a facilitare la mobilità su trasporto pubblico dei soggetti diversamente abili.

C'è un modello di mobilità europeo o, comunque, internazionale, su cui conta di far riferimento?

FD. Delle indicazioni che arrivano dalla Comunità europea occorre tenere conto se si vuole raggiungere un sistema funzionale, rispettoso della dignità delle persone, delle regole e dell'ambiente. Ma ciò che ci interessa di più al momento è la creazione di un vero e proprio modello italiano del trasporto. Un modello basato sulla cura del ferro, sulla sicurezza e sulla qualità del servizio offerto ai cittadini, ai pendolari e agli studenti, rispettoso allo stesso tempo della dignità delle persone e dell'ambiente. Un sistema basato inoltre sull'interazione tra i vari sistemi, che salvaguardi l'ambiente e favorisca uno spostamento veloce degli utenti e delle merci attraverso una rete organica costituita dalle ferrovie, dal sistema regionale dei porti e dalla struttura aeroportuale della regione.

LA COMMISSIONE AL LAVORO

<http://www.inu.it/commissioniegruppi/commissioni/infrastrutture.html>