

N NEWSLETTER

- Trasporti & Ambiente
- Grandi opere
- Notizie dalle Regioni
- Reti
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro
- Segnalazioni siti web & news multimediali

TRASPORTI & AMBIENTE

Al via l'eco-bonus per gli auto-trasportatori. Una soluzione per incentivare il trasporto via mare e ridurre quello su gomma

28 dicembre

http://www.buonenotizie.it/asp/articolo_dettaglio.asp?ArticoloID=1857

Per combattere la congestione del traffico, migliorare la sicurezza e l'ambiente bisogna cambiare strada. Ne è convinto il ministero dei Trasporti che ha finalmente concretizzato l'impegno, annunciato nel 2006, a favore delle "autostrade del mare". L'invito, rivolto agli auto-trasportatori, è quello di dimenticare le solite strade e imbarcare i TIR. La nuova viabilità consiste in rotte marine dedicate al traffico merci che collegano porti strategici e particolarmente attrezzati. Principale incentivo per il loro utilizzo è l'eco-bonus, un rimborso economico pari al 30 per cento del biglietto marittimo.

A beneficiare dell'incentivo sono soprattutto gli auto-trasportatori che si muovono lungo l'asse nord-sud. Infatti, secondo i dati del Ministero – grazie all'eco-bonus – il trasporto via mare batte quello su gomma anche sul versante economico: un autotreno a pieno carico pagherebbe da Palermo a Napoli, considerando il gasolio e anche le spese per i pedaggi, la considerevole cifra di 561 euro. Con lo "sconto" del ministero si pagherebbero invece solo 244 euro. Un risparmio notevole, dato anche dal mancato uso del TIR, infatti i veicoli gommati vengono imbarcati tutti insieme su grandi traghetti lasciando così le autostrade più sgombre, l'aria pulita, i motori a riposo e i camionisti liberi di dormire, leggere e riprendere energia.

Il meccanismo per ottenere il rimborso sembra abbastanza semplice: si sceglie l'autostrada marina con lo sconto, si raccolgono le ricevute e, dopo aver compilato un modulo, si invia tutto al ministero dei Trasporti. Questo, dunque uno dei modi per rendere operative le linee guida del nuovo piano ministeriale della mobilità che mira soprattutto ad integrare i vari modi di muoversi. Ma già non mancano le polemiche e i malumori per il previsto aumento della circolazione dei Tir nei pressi dei porti. Un esempio per tutti è il progetto per il porto di Voltri che dovrebbe essere ripensato – anche per accogliere le autostrade del mare – dal famoso architetto Renzo Piano.

Il trasporto su gomma però – fino ad ora - l'ha fatta da padrone per ciò che riguarda i trasporti commerciali: l'88 per cento delle merci viaggiano ancora attraverso le nostre solite autostrade. A rimetterci sono l'ambiente, il traffico e a quanto pare anche il portafoglio. Molti gli autotrasportatori che cominciano a rendersene conto, infatti la quota di autoveicoli trasferiti dall'asfalto alle acque marine sta crescendo sempre di più: si è passati, dal 2000 al 2005, da una quota del 2 per cento di merce trasportata via mare a oltre il 4 per cento.

Francesca Farina

Trasporti locali, è Bologna la città più eco-mobile d'Italia

20 dicembre

http://www.tendenzeonline.info/apcom/view.php?s=20071220_000129.xml

Se cerchi casa in una città in cui il trasporto pubblico funzioni bene, siano state avviate importanti innovazioni nella gestione della mobilità, sia presente una quota significativa di auto a basso impatto ambientale, ci sia una pianificazione del traffico e lo smog venga tenuto sotto controllo scegli Bologna, Modena, Parma, ma anche Milano e Venezia. Evita invece Giugliano in Campania, L'Aquila, Siracusa, Sassari e Taranto.

È il capoluogo dell'Emilia Romagna, infatti, la città più 'eco-mobile' d'Italia nella graduatoria delle città italiane stilata dalla ricerca sulla mobilità sostenibile contenuta nel primo rapporto 'Mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città', elaborato da Euromobility e Kyoto Club in collaborazione con Assogasliquidi e Consorzio Ecogas e presentato oggi. Nella 'top five' al secondo posto Parma e Modena, seguite da Milano e Venezia, al sesto posto si trovano a pari merito Firenze e Torino, Roma solo dodicesima. Fanalini di coda appunto Giugliano in Campania, L'Aquila, Siracusa, Sassari e Taranto. Prima fra le città del sud, Bari, all'undicesimo posto ma sesta per capacità di innovazione. Nello studio sono state monitorate 50 città: i 20 capoluoghi di Regione, i due capoluoghi delle Province autonome e le città con una popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

Direttiva della Commissione europea per auto verdi entro il 2012

19 dicembre

<http://www.helpconsumatori.it/news.php?id=16558>

La Commissione europea ha adottato oggi una proposta che mira a ridurre il consumo di carburante dei veicoli da strada e le loro emissioni di CO2. La riduzione proposta dalla Commissione è di 120 grammi di CO2 emessa per kilometro, con un'ulteriore diminuzione di 10 g/km da raggiungere attraverso una maggiore efficienza dei carburanti, del

sistema di condizionamento e dei pneumatici. Si può ottenere una riduzione sostanziale se i poteri pubblici acquistano dei veicoli meno inquinanti ed economici in energia per integrarli nel loro parco di veicoli di trasporto pubblico. Sarà la popolazione urbana a beneficiare principalmente di queste misure.

"Bisogna sostenere - ha dichiarato Jacques Barrot, vice presidente della Commissione responsabile dei trasporti - i crescenti sforzi dei poteri pubblici per promuovere i veicoli meno inquinanti ed economici in energia, garantendo ai costruttori che le regole del mercato saranno uguali in tutta l'Unione europea".

La proposta di direttiva introduce degli aspetti ambientali nei mercati pubblici dei veicoli e dei servizi di trasporto. Come criterio di attribuzione dei veicoli, i poteri pubblici utilizzeranno i costi delle emissioni di CO₂, degli agenti inquinanti e del consumo di carburante, calcolati per tutto la durata della vita del mezzo di trasporto. L'applicazione di questi criteri sarà all'inizio facoltativa; diventerà obbligatoria dal 2012.

"Chiediamo multe di 150 euro per tutti i grammi di CO₂ in eccesso", grida Kirsten Mayer, dell'ONG European Federation for Transport and Environment. "A pagare saranno i costruttori, per questo speriamo che prendano sul serio la cosa e siano disposti a congegnare i motori meno inquinanti piuttosto che optare per il pagamento delle multe".

A lungo termine la direttiva dovrà favorire sempre di più l'utilizzo di veicoli puliti ed economici in termini di energia, facendone abbassare i costi e ridurrà le emissioni di CO₂ e di agenti inquinanti dell'intero parco europeo dei veicoli.

Questa proposta è la revisione di una direttiva di dicembre 2005, che riguardava soltanto i veicoli pesanti e non metteva limiti alle emissioni di CO₂.

Un parere negativo, però, arriva da Legambiente, secondo cui "la riduzione prevista per le case automobilistiche penalizza le auto più efficienti, di cui i produttori italiani e francesi sono leader indiscussi a livello europeo e mondiale".

Un altro "freno all'innovazione è la possibilità offerta alle case automobilistiche di costruire un pool, ossia una sorta di consorzio che consente di diluire ulteriormente gli impegni di riduzione". "La partita è appena iniziata" - conclude il presidente di Legambiente - "Spetta ora al Consiglio e all'Europarlamento migliorare la proposta della Commissione. Italia e Francia devono costruire una grande alleanza, a favore dell'innovazione e della competitività dell'industria automobilistica europea".

Greenpeace chiede al Parlamento europeo e ai ministri dell'Ambiente di resistere alle pressioni dell'industria delle automobili e rafforzare il testo del regolamento proposto in modo da:

- reintrodurre l'obiettivo di 120g CO₂/km come media del parcoautomobilistico entro il 2012, e definire un target a lungo termine di 80g CO₂/km come media delle nuove macchine entro il 2020;
- impiegare la dimensione dei veicoli, e non il loro peso, come base per gli standard di CO₂ (dove per dimensione si intende la superficie approssimativa occupata dalla macchina);
- definire sanzioni che possano effettivamente spingere l'industria a rispettare i nuovi standard di emissione.

Greenpeace propone una sanzione di circa 150 € per ogni grammo di CO₂ emesso oltre il limite legale e per ogni veicolo venduto.

Qualità dell'aria – I trasporti sotto accusa.

Presentato l'Annuario dei dati ambientali Apat

18 dicembre

<http://www.vgloble.it/NewsRoom/index.php?News=3917>

Alla presentazione dell'Annuario dei dati ambientali Apat, dito puntato sul settore dei trasporti: nel 2006 e rispetto al 1990, si legge nel documento presentato oggi dall'Agenzia, è aumentato del 29% il trasporto stradale privato e del 30%, nell'arco di tempo 1990-2005, quello relativo allo spostamento di merci.

«Secondo quanto rilevato dall'Unione Petrolifera – ha commentato il Commissario Straordinario dell'Apat, Giancarlo Viglione - in soli 4 giorni di blocco dei tir, sono state vendute 230mila tonnellate di combustibile in meno, con una diminuzione delle emissioni di CO₂ di 700mila tonnellate». Un dato che trova conferma nelle stime Apat: la sola riduzione del traffico dal 25 al 40% porterebbe all'abbattimento delle emissioni tra 0,6 e 0,9 milioni di tonnellate di anidride carbonica.

«Nel 2006, abbiamo registrato un'inversione di tendenza, ovvero una riduzione delle emissioni – ha spiegato il ministro dell'Ambiente, Alfonso Pecoraro Scanio, confermando quanto già emerso in occasione del workshop sui cambiamenti climatici di Brindisi, lo scorso luglio –. Accertata una stabilizzazione di tale andamento, dobbiamo tuttavia ancora ridurre le emissioni di tali inquinanti».

Scettico Ermete Realacci, Presidente della Commissione Ambiente della Camera dei Deputati: «Non ci si deve cullare su questo dato, ma occorre ridurre le emissioni di almeno il 4% all'anno. In caso contrario, Kyoto si allontana». Una critica all'organizzazione dell'evento dal numero uno di Legambiente: «Speravo sarebbe stata un'occasione di confronto su importanti tematiche ambientali, non una "photo opportunity" per alcuni».

Tre i settori su cui intervenire: trasporti, ma anche energia ed edilizia. «Abbiamo provveduto ad attivare sistemi come il car sharing e il car pooling – ha illustrato Pecoraro Scanio – ma l'intenzione è aumentare anche le risorse destinate ai treni dei pendolari e alle ferrovie in generale, oltre che alle metropolitane. Non dobbiamo dimenticare che non solo l'anidride carbonica inquina, ma anche i gas serra prodotti dal metano».

«Questa è una buona Finanziaria – ha commentato ancora Realacci – ma c'è ancora molta strada da fare. Sono decisamente a favore delle azioni che incentivano l'utilizzo delle fonti rinnovabili e il recupero del patrimonio edilizio, così come delle iniziative che intervengono sui settori trasporto e innovazione. Ma non dimentichiamo – ha continuato – che le vere politiche ambientali devono essere trasversali».

Una riflessione di Tommaso Sodano, a capo della Commissione Ambiente del Senato della Repubblica: «Troppe le emissioni inquinanti in atmosfera. Questo aspetto è particolarmente importante, perché è sulla vita dei più deboli (bambini, anziani, poveri) che una pessima qualità dell'aria incide in maniera più significativa e dannosa».

GRANDI OPERE

Per tutelare la Maremma no all'autostrada sì all'adeguamento dell'Aurelia. Il caso dell'autostrada Cecina-Civitavecchia. Gli ambientalisti chiedono a Prodi che si esca dalle procedure della Legge Obiettivo

17 gennaio

<http://www.vglobe.it/NewsRoom/index.php?News=3995>

Per la viabilità tirrenica è preferibile dal punto di vista economico e ambientale l'adeguamento in sede a «tipologia autostradale» della vecchia Aurelia piuttosto che la realizzazione, a fianco della Aurelia stessa, della prevista autostrada della Maremma (Cecina-Civitavecchia, ex Corridoio tirrenico Nord) il cui progetto va modificato sostanzialmente e sottoposto a una valutazione di impatto ambientale ordinaria e non sottoposto all'approvazione del Cipe secondo le procedure speciali della Legge Obiettivo.

Questa la proposta di Wwf Italia, Italia Nostra, Comitato per la Bellezza, Legambiente, Movimento Ecologista, Asor Rosa per la Rete Toscana dei Comitati per la Difesa del Territorio contenuta in una lettera inviata al Presidente del Consiglio visto il confronto in corso nel tavolo interministeriale sul tema.

Dopo aver ricordato a Prodi che il progetto di autostrada viola gli indirizzi dell'Unione Europea in materia di reti stradali, riaffermati proprio durante la sua presidenza della Commissione, le associazioni ambientaliste osservano che contestazioni al progetto arrivano da autorevoli membri del Governo stesso.

Il ministro ai Beni culturali Rutelli mette fortemente in discussione il progetto preliminare presentato da Sat l'8 luglio 2005 che «andrà qualificato nel senso di ridurre al minimo l'incidenza sui valori paesaggistici e reso integralmente compatibile con le istanze di tutela».

A questo si aggiunge il presidente della Commissione speciale di Valutazione di impatto ambientale Bruno Agricola che chiede una nuova Valutazione Impatto Ambientale su progetto definitivo.

Data l'incertezza del quadro ambientale ed economico-finanziario e la necessità di rivedere sostanzialmente 2/3 del tracciato del progetto preliminare il Cipe, secondo gli ambientalisti, non potrà approvare il progetto preliminare secondo le procedure speciali derivanti dalla Legge Obiettivo, che in questo caso appaiono del tutto inopportune e non funzionali anche agli stessi obiettivi di buon funzionamento dell'amministrazione pubblica.

Il progetto preliminare Sat infatti non è supportato da uno studio di fattibilità economico-finanziaria; non si garantiscono tariffe vicine agli standard nazionali e con una durata della concessione adeguata, anche per i limitatissimi flussi di traffico previsti nonostante l'assurda decisione di trasformare la SS1 Aurelia (che per 170 km è già a quattro corsie) in una pericolosissima arteria, che verrebbe denominata «Strada Parco», con carreggiata di 10,50 metri nell'intero tratto tra Grosseto Sud e Civitavecchia, anche demolendo alcuni svincoli recentemente realizzati.

I firmatari quindi chiedono a Prodi che si ricorra alle procedure ordinarie di Via (di cui al secondo correttivo del Codice dell'Ambiente D.Lgs. n. 152/2006), come già è avvenuto per l'esame del progetto della linea ad AV Torino-Lione.

Le importanti associazione ambientaliste italiane che insieme firmano la lettera sono contrarie all'Autostrada tirrenica e ritengono (per risolvere i problemi della viabilità litoranea a nord di Roma) sia preferibile, perché meno costoso e meno devastante dal punto di vista ambientale, l'ipotesi di sistemare, adeguandola alle esigenze del traffico, la Statale Aurelia, secondo quanto descritto nel progetto definitivo Anas del 2001.

(Fonte Wwf-Legambiente)

“Per tutelare la Maremma adeguare la Ss Aurelia. Gli ambientalisti chiedono a Prodi che si esca dalle procedure della Legge Obiettivo

16 gennaio

http://www.maremmanews.tv/it1012/index.php?option=com_content&task=view&id=4162&Itemid=1

“Per la viabilità tirrenica è preferibile dal punto di vista economico e ambientale l'adeguamento in sede a “tipologia autostradale” della vecchia Aurelia piuttosto che la realizzazione, a fianco della Aurelia stessa, della prevista autostrada della Maremma (Cecina-Civitavecchia, ex Corridoio tirrenico Nord) il cui progetto va modificato sostanzialmente e sottoposto a una valutazione di impatto ambientale ordinaria e non sottoposto all'approvazione del CIPE secondo le procedure speciali della Legge Obiettivo.”

Questa la proposta di Wwf Italia, Italia Nostra, Comitato per la Bellezza, Legambiente, Movimento Ecologista, Asor Rosa per la Rete Toscana dei Comitati per la Difesa del Territorio contenuta in una lettera inviata al Presidente del Consiglio visto il confronto in corso nel tavolo interministeriale sul tema.

“Dopo aver ricordato a Prodi – proseguono gli ambientalisti - che il progetto di autostrada viola gli indirizzi dell'Unione Europea in materia di reti stradali, riaffermati proprio durante la sua presidenza della Commissione, le associazioni ambientaliste osservano che contestazioni al progetto arrivano da autorevoli membri del Governo stesso.

Il Ministro ai beni culturali Rutelli mette fortemente in discussione il progetto preliminare presentato da SAT l'8 luglio 2005 che “andrà qualificato nel senso di ridurre al minimo l'incidenza sui valori paesaggistici e reso integralmente compatibile con le istanze di tutela” .

A questo si aggiunge il presidente della Commissione speciale di Valutazione di impatto ambientale Bruno Agricola che chiede una nuova Valutazione Impatto Ambientale su progetto definitivo.

Data l'incertezza del quadro ambientale ed economico-finanziario e la necessità di rivedere sostanzialmente 2/3 del tracciato del progetto preliminare il CIPE, secondo gli ambientalisti, non potrà approvare il progetto preliminare secondo le procedure speciali derivanti dalla Legge Obiettivo, che in questo caso appaiono del tutto inopportune e non funzionali anche agli stessi obiettivi di buon funzionamento dell'amministrazione pubblica.”

“Il progetto preliminare SAT – aggiungono gli ambientalisti - infatti non è supportato da uno studio di fattibilità economico-finanziaria; non si garantiscono tariffe vicine agli standard nazionali e con una durata della concessione adeguata, anche per i limitatissimi flussi di traffico previsti nonostante l'assurda decisione di trasformare la SS1 Aurelia (che per 170 km è già a quattro corsie) in una pericolosissima arteria, che verrebbe denominata “Strada Parco”, con carreggiata di 10.50 metri nell'intero tratto tra Grosseto Sud e Civitavecchia, anche demolendo alcuni svincoli recentemente realizzati.

I firmatari quindi chiedono a Prodi che si ricorra alle procedure ordinarie di VIA (di cui al secondo correttivo del Codice dell'Ambiente D.Lgs. n. 152/2006), come già è avvenuto per l'esame del progetto della linea ad AV Torino-Lione.”

“Le importanti associazioni ambientaliste italiane – concludono infine - che insieme firmano la lettera sono contrarie all'Autostrada tirrenica e ritengono, per risolvere i problemi della viabilità litoranea a nord di Roma sia preferibile, perché meno costoso e meno devastante dal punto di vista ambientale, l'ipotesi di sistemare, adeguandola alle esigenze del traffico, la Statale Aurelia, secondo quanto descritto nel progetto definitivo ANAS del 2001.”

Porti: Genova, Bianchi designa Merlo presidente autorità

14 gennaio

<http://www.agi.it/genova/notizie/200801141406-cro-r012267-art.html>

Merlo, 42 anni, del Partito Democratico, attuale assessore alle infrastrutture e trasporti della Regione Liguria, è stato proposto per la presidenza dalla Provincia di Genova. Gli altri due candidati, l'attuale presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo Paolo Costa e l'assessore comunale allo sviluppo economico Mario Margini sono invece stati indicati rispettivamente dal sindaco Marta Vincenzi e dalla Camera di Commercio. La designazione è stata inviata al presidente della Regione Claudio Burlando che dovrà esprimere il suo parere.

Successivamente, per la nomina di Merlo, dovranno esprimere parere favorevole il Ministro delle infrastrutture Antonio Di Pietro e le commissioni di Camera e Senato.

Trasporti: Bianchi, gruppo lavoro su piano nazionale aeroporti

10 gennaio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/traspaereo/20080110134234560578.html>

“Il Ministro dei trasporti Alessandro Bianchi ha costituito un gruppo di lavoro per la elaborazione del Piano nazionale degli aeroporti, in attuazione di quanto previsto dalle linee guida del piano generale della mobilità”. Lo spiega il

ministero con una nota. "Il gruppo, coordinato dal capo di gabinetto del ministro, riferirà periodicamente al ministro circa gli esiti del proprio lavoro"

Ancora tutto fermo sul fronte dell'autostrada a pedaggio promessa da Marrazzo. Roma-Latina, confronto sul tracciato. Comuni pronti a intervenire in Conferenza dei Servizi 6 gennaio
<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=17906>

Nel precario equilibrio tra la Regione e il territorio pontino gioca un ruolo decisivo la Pontina. Da mesi si parla dell'avvio dei lavori del progetto di raddoppio della strada e, soprattutto, dello stanziamento di ben 10 milioni di euro per la sistemazione dell'attuale tracciato, la Roma-Latina, che nei piani della Pisana servirà a rilanciare l'economia pontina e darà nuovo impulso allo sviluppo del territorio. L'autostrada a pedaggio a otto corsie che arriverà fino a Borgo Piave continua invece a suscitare polemiche anche all'interno della stessa giunta Marrazzo con Verdi e ambientalisti sempre sul piede di guerra contro un'opera con molte criticità: l'autostrada non contempla la messa in sicurezza della Pontina, non risolve il problema del traffico, non punta alla valorizzazione del trasporto pubblico e su rotaia e potrebbe, con il suo notevole impatto ambientale, arrecare danni ad aziende e all'intero territorio. Queste le tesi dei detrattori a cui si aggiungono le pessime condizioni dell'asfalto dell'attuale 148, in alcuni punti logorato oltre i limiti e i cui fondi finalizzati e previsti, annunciati alla fine del 2006, almeno fino ad oggi non sono stati spesi. La Pontina è la terza strada più pericolosa del Lazio, a dirlo sono statistiche che si basano sul conto degli incidenti mortali che si registrano annualmente, eppure si fa poco o nulla in attesa della realizzazione dell'autostrada sullo stesso percorso dell'attuale Pontina, i cui lavori inizieranno nel 2009. Gli utenti sono costretti a viaggiare in condizioni di sicurezza assolutamente precarie, la segnaletica è inadeguata e gli sprofondamenti del manto stradale sono le principali criticità rilevate anche dalle associazioni dei consumatori, in quanto vi sono chilometri e chilometri di strada con cartelli mal posizionati e una pavimentazione irregolare e dissestata: nonostante l'Astral, l'Agenzia regionale che si occupa della viabilità, abbia varato dei programmi per la manutenzione stradale e per la prevenzione degli incidenti in alcuni punti nevralgici, la strada continua ad essere a rischio per i pendolari che l'attraversano tutti i giorni in entrambi i sensi di marcia. Venti giorni fa il consiglio di amministrazione dell'Anas ha approvato la costituzione della società mista Anas-Regione Lazio cui affidare la gestione dei lavori

al fine di realizzare il progetto integrato Corridoio intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone, così come previsto dall'intesa siglata in data 8 novembre 2006 con il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Lazio. La delibera del CdA dell'Anas fa seguito ad analoga determinazione assunta dalla Regione Lazio. Contestualmente all'accordo sulla realizzazione della Superpontina e della "bretella" Cisterna-Valmontone, è stata predisposta inoltre dalla Giunta regionale la realizzazione della tangenziale di Cisterna, inaugurata proprio gli ultimi giorni del 2007. Sul fronte della Roma-Latina intanto si attende la conferenza dei servizi prevista per fine gennaio. A quell'occasione l'amministrazione di Latina vuole arrivare con in mano un atto deliberativo forte sul progetto e sul tracciato. Un modo per confrontarsi con tutte le forze politiche e gli enti sulla nuova infrastruttura programmata dalla Regione e per andare con un atto di consiglio nella seduta convocata a febbraio dal Ministero delle Infrastrutture per discutere sulla localizzazione del tracciato. Vi parteciperanno tutti i Comuni interessati dal progetto e sarà il primo vero momento operativo per decidere fisionomia e coordinate geografiche del tracciato a pedaggio che dalla Capitale arriverà fino a Borgo Piave.

Corridoio tirrenico: la Via dice sì al tracciato costiero. La Livorno-Civitavecchia potrà essere completata come propone la Regione Toscana 4 gennaio
<http://primapagina.regione.toscana.it/index.php?codice=15818>

Sì della Commissione interministeriale per l'impatto ambientale (VIA) al corridoio tirrenico sul tracciato che la Regione Toscana aveva proposto già nel 2003 e che per 3 anni è stato bloccato dai continui "indugi" del governo. I tecnici hanno convenuto che il tracciato costiero dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia nel tratto Rosignano-Civitavecchia proposto dalla Regione Toscana, d'intesa con gli enti locali, è quello che ha il minor impatto sull'ambiente della zona.

Bocciato invece il tracciato "misto" proposto da Anas e dai Ministri Lunardi e Matteoli a causa dell'alto impatto che avrebbe avuto sull'ambiente. La Commissione VIA ha accolto le integrazioni presentate da SAT sulla base delle richieste della stessa Commissione VIA su proposta della Regione Toscana.

Come sarà il Corridoio tirrenico

Per il tratto da Rosignano a Grosseto Sud la soluzione di tracciato ritenuta idonea è l'ampliamento in sede della Variante Aurelia, con sistema di pedaggio "in aperto" (cioè con svincoli gratuiti e sistema di barriere a pagamento), con barriere poste sull'autostrada a Rosignano, Follonica e Grosseto Sud.

Nel tratto Grosseto Sud-confine regionale è prevista una soluzione autostradale "in chiuso" (cioè con svincoli a pedaggio) con caselli a Fonteblanda, Orbetello, Capalbio. La cartografia riporta il tracciato a sud di Grosseto in quanto nel tratto nord è previsto l'ampliamento in sede della attuale Variante Aurelia.

Naturalmente il parere positivo è condizionato all'ottemperanza di una serie di prescrizioni che recepiscono le proposte avanzate dalla Regione Toscana:

- approfondimento di soluzioni di messa in sicurezza dei punti pericolosi sull'Aurelia a sud di Grosseto;
- realizzazione dei collegamenti con i porti di Livorno e Piombino, in particolare la realizzazione lotto 0 della SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma nel Comune di Livorno e la realizzazione della SS 398 di penetrazione al porto di Piombino;
- previsione di soluzioni architettoniche e di inserimento ambientale particolarmente attente alla qualità progettuale e alla minimizzazione dell'uso del suolo;
- trasformazione dell'attuale Aurelia a sud di Grosseto in strada parco, con rotonde e piste ciclabili ed elementi di arredo sia strutturale che vegetazionale;
- realizzazione di tutti i raccordi alla viabilità locale ed ai porti turistici, definiti d'intesa con le Province e i Comuni, da realizzarsi prima dell'entrata in funzione del pedaggio autostradale;
- definizione di un progetto di cantierizzazione teso a minimizzare gli effetti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio-economia e sul traffico;
- costituzione di un osservatorio ambientale e socio-economico tramite accordo tra gli enti interessati che consenta di verificare il rispetto delle prescrizioni nel progetto esecutivo e il monitoraggio degli effetti ambientali.

Chiara Bini

NOTIZIE DALLE REGIONI

Energia, politica e infrastrutture: alla ricerca del bandolo dello sviluppo.

Confronto nella sede di Confindustria tra il governatore e la proprietaria dell'unico termovalorizzatore attivo in Puglia

30 gennaio

<http://www.barilive.it/News/news.aspx?idnews=8158>

In un mondo come quello in cui viviamo, continuamente vittima e artefice di considerevoli sconvolgimenti fisici e sociali, fermarsi un attimo per stilare il punto della situazione, talvolta potrebbe essere vantaggioso.

E questa è stata la trama del dibattito/confronto di ieri sera nella sede di Confindustria Bari tra Nichi Vendola e il Vice Presidente Energia e coordinamento politiche industriali e ambientali Emma Marcegaglia, moderato dal presidente degli industriali baresi Alessandro Laterza.

"La competitività del sistema industriale italiano. Energia, infrastrutture, politiche aziendali". Su queste ampie problematiche si è continuamente alla ricerca di espedienti che riescano a mettere d'accordo le varie parti chiamate in causa al fine di ottenere un interesse comune.

Non è stato difficile per la Marcegaglia dimostrare come l'Italia non riesca a ricoprire una posizione di spicco nel panorama economico nazionale, così come non ha avuto nessuna difficoltà anche nello spiegarne le cause.

Oggi "fare impresa" è sempre più difficile. Innanzitutto l'ingresso e il progressivo esponenziale sviluppo nel sistema economico mondiale di Paesi come Cina, India, Russia e Brasile che, potendo ridurre drasticamente i costi del lavoro, diventano fortissime concorrenti degli altre Nazioni, porta ad una serie di adeguamenti che non sempre vanno a vantaggio anche delle piccole e medie imprese.

Ma volendo guardare all'Italia, i problemi sono maggiori. Il nostro Paese è una sorta di specchio deformato dell'economia mondiale. Se nei periodi positivi l'Italia riesce a trarne pochi vantaggi, o comunque non proporzionali a quelli degli altri, nei periodi di crisi soffre in maniera maggiore.

La causa prima di questa situazione, a detta della Marcegaglia, coincide con una non gratificante situazione politica. Inevitabili a questo punto attacchi diretti all'attuale legge elettorale che consente a schieramenti interi di andare al governo impedendo ai cittadini di scegliere il singolo.

“Per rialzare la china nella situazione economica è indispensabile avere l'aiuto dell'istituzione, non invece vedere in essa un ostacolo”.

Le previsioni del 2008 preannunciano un bassissimo tasso di crescita per l'Italia; si parla del 1.5% come massimo, e del 0.90% come minimo.

“L'Italia non riesce a trovare una logica di bene comune. È inevitabile – ha continuato la Marcegaglia – un periodo di mutamento forte, deciso, in tutti gli ambiti. Poco conta se prima o dopo le elezioni di aprile, purché avvenga”.

Sul bene comune, anche Vendola si è dichiarato d'accordo. Secondo l'opinione del Governatore della Puglia, per costruire un sistema basato su logiche che riescano a venire incontro a tutti, è necessario riporre per un attimo la “bandierina dell'ideologia” per dar vita ad un confronto.

“La realtà non è solo bianca o nera, ma ha delle sfaccettature. Solo con il confronto e con un dialogo aperto, civile e ragionato, si possono raggiungere risultati soddisfacenti. In Italia non si può parlare di nulla senza dar vita a putiferi da ambo i lati”.

Partendo dall'esigenza di confronto, per arrivare al discorso sulla valorizzazione dell'energia, il passo è breve.

Se da un lato la Marcegaglia non ha nascosto una sottile approvazione circa l'utilizzo dell'energia nucleare, lasciando la parta aperta a possibili discussioni e progetti in proposito, Vendola grida un “no” secco a questa possibilità, ma solo dopo un'attenta analisi del problema. “Fino a poco tempo fa le centrali nucleari che c'erano in Italia erano costruite secondo brevetti che negli altri Paesi erano ormai desueti e superati. Per fortuna non ci sono stati incidenti”.

Secondo Vendola, una Nazione per poter emergere nel panorama nazionale ha bisogno di investire sulla ricerca e sull'innovazione e creare dei piani sempre più elaborati per ottenere il massimo risultato con l'energie rinnovabili.

Tanti quindi i punti di contatto tra i due partecipanti al confronto. Altrettante le discordanze, come d'altronde era prevedibile.

Tuttavia adesso quello che conta è riuscire a trasformare in fatti tutti quei propositi di cui si è discusso.

Viene da pensare, però, al fatto che di discorsi di questo tipo se ne sono sentiti tanti e, puntualmente, non si riesce mai a trovare dei compromessi accettati da tutti.

È allora così difficile, per noi italiani, mettere da parte per un attimo l'interesse personale per pensare a qualcosa che ci riguarda tutti da vicino?

La risposta dobbiamo darcela noi.

Claudio Cimaglia

Parco Leonardo: firmata l'intesa per la «bretella» con l'autostrada

23 gennaio

<http://www.ilgiornale.it/a.pic1?ID=236081>

«Questo accordo che porrà la parola “fine” alle congestioni del traffico nel quartiere Parco Leonardo è il risultato di una efficace collaborazione interistituzionale con il ministro Di Pietro, l'assessore regionale Astorre, l'assessore capitolino D'Alessandro, il presidente dell'Anas Ciucci e, naturalmente, la nostra amministrazione comunale che da molto tempo sollecitava questa soluzione». È quanto afferma il sindaco di Fiumicino Mario Canapini (Udc) in merito all'accordo sottoscritto ieri pomeriggio al ministero delle Infrastrutture con il quale il ministero, la regione, i comuni di Fiumicino e Roma e l'Anas «hanno dato soluzione a un problema che non poteva essere ulteriormente rinviato per i gravi disagi che puntualmente subiscono gli automobilisti e in particolare i cittadini del quartiere». «Nel corso della stessa riunione - spiega ancora il sindaco Canapini - l'Anas ha inoltre manifestato la sua disponibilità, dietro presentazione di un progetto da parte del comune di Fiumicino, ad autorizzare una connessione provvisoria direttamente con l'autostrada Fiumicino - Roma in direzione di quest'ultima». «Con questo intervento non solo gli abitanti potranno tirare un sospiro di sollievo, ma anche gli utenti delle attività commerciali non correranno più rischi di trovarsi in ingorghi di traffico esasperanti», conclude Canapini.

Il protocollo d'intesa firmato ieri prevede la realizzazione del nuovo collegamento viario tra il quartiere «Parco Leonardo» e la viabilità accessoria all'autostrada Roma-aeroporto di Fiumicino, con direzione Roma centro, attualmente in corso di completamento. La nuova opera, lunga complessivamente circa 1,5 km - si legge nella scheda tecnica dell'Anas - risponde all'esigenza di realizzare un veloce collegamento per il traffico proveniente dal comune di Fiumicino e dall'area residenziale e commerciale di Parco Leonardo in direzione del Grande raccordo anulare e del centro di Roma, senza incidere sul traffico da e per l'aeroporto Leonardo da Vinci».

«Con questo accordo - ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro - dimostriamo ancora una volta la nostra attenzione alle problematiche dell'area romana e il nostro impegno per potenziare e sviluppare la viabilità di accesso alla capitale. Nel giro di poche settimane, con la collaborazione e la buona volontà di tutti i soggetti interessati, abbiamo dato risposta alle esigenze rappresentate dagli enti locali, contribuendo a sbottigliare il nodo di Roma».

«Grazie a quest'intesa - ha detto il presidente Pietro Ciucci - l'Anas mette a disposizione degli enti locali il proprio know

how e, quale soggetto attuatore, avrà il compito sia di redigere la progettazione esecutiva, sia di seguire tutti gli aspetti relativi all'approvazione urbanistica ed ambientale del nuovo progetto di collegamento».

Collegamenti diretti e più veloci anche con l'area della Nuova Fiera di Roma. Il litorale romano più vicino al Raccordo e alla Capitale

22 gennaio

http://www.iltempo.it/roma/2008/01/23/830399-litorale_romano_vicino_raccordo_alla_capitale.shtml

È stato sottoscritto ieri il protocollo d'intesa tra il ministero delle Infrastrutture, l'Anas, la Regione Lazio e i comuni di Roma e Fiumicino per la realizzazione del nuovo collegamento viario tra il quartiere «Parco Leonardo» e la viabilità accessoria all'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino, con direzione Roma Centro, attualmente in corso di completamento.

«La nuova opera, lunga complessivamente circa 1,5 km - si legge in un comunicato Anas - risponde all'esigenza di realizzare un veloce collegamento per il traffico proveniente dal comune di Fiumicino e dall'area residenziale e commerciale di Parco Leonardo in direzione del Grande Raccordo Anulare e del centro di Roma, senza incidere sul traffico da e per l'aeroporto Leonardo da Vinci».

«Con l'accordo di oggi - ha dichiarato il Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro - dimostriamo ancora una volta la nostra attenzione alle problematiche dell'area romana e il nostro impegno per potenziare e sviluppare la viabilità di accesso alla Capitale».

«Grazie a questo accordo - ha sottolineato il presidente Pietro Ciucci - l'Anas mette a disposizione degli Enti locali il proprio know how e, quale soggetto attuatore, avrà il compito sia di redigere la progettazione esecutiva, sia di seguire tutti gli aspetti relativi all'approvazione urbanistica ed ambientale del nuovo progetto di collegamento, le cui procedure sono state, comunque, già avviate. Dopo questa fase propedeutica, l'Anas si occuperà anche dell'esecuzione vera e propria delle opere a conferma di un'esperienza ormai consolidata e con l'obiettivo di ottimizzare i tempi di realizzazione».

Il progetto definitivo redatto dall'Anas prevede un nuovo collegamento che si dirama (mediante una rotatoria ad ampio raggio) da Via della Corona Boreale, nel territorio del Comune di Fiumicino, e si snoda lungo le aree strettamente adiacenti all'attuale tracciato dell'Autostrada Roma-Fiumicino. Esso consentirà il collegamento diretto con la viabilità complanare, funzionale all'accessibilità del nuovo polo della «Fiera di Roma» in direzione del centro della Capitale (attualmente in avanzata fase di ultimazione), all'altezza della rotatoria prevista per la connessione con la via Sabbatino-Piana del Sole e la stazione Ferroviaria di Fiera di Roma, nel Comune di Roma.

Il costo complessivo dell'intervento ammonta a 3 circa milioni di euro, interamente finanziati dalla Regione Lazio e i lavori, una volta ottenuti tutti i pareri necessari all'approvazione delle opere, comportano una durata di circa 6 mesi, con inizio lavori fissato per il 1 luglio e la conclusione prevista entro dicembre 2008.

Siddisfatto il consigliere del Pd Giovanni Carapella, presidente della Commissione Lavori pubblici della Pisana. «Il protocollo d'intesa rappresenta un successo dell'iniziativa del centrosinistra al governo della Regione Lazio».

Cfi: infrastrutture e strade criticità non risolte di Rho. Critiche dell'agenzia di Confindustria a due anni inaugurazione

22 gennaio

http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/01_gennaio/22/fiere_cfi_infrastrutture_e_strade_criticita_non_risolte_di_rho_13876523.html

Due anni dopo l'inaugurazione, sono ancora molte le criticità del sistema fieristico di Rho-Pero: dalla viabilità alle infrastrutture. La denuncia arriva da Cgi (Comitato Fiere Industria), l'agenzia di Confindustria per le fiere, che in una nota segnala i punti deboli della nuova struttura fieristica milanese.

"A oltre due anni dalla sua inaugurazione - si legge nella nota - la viabilità di accesso al nuovo quartiere fieristico risulta ancora non ultimata, pregiudicando la mobilità dei mezzi che devono raggiungere la fiera e causando disagi quando si svolgono fiere a elevata partecipazione". Secondo il Cfi, inoltre, il ritardo nella realizzazione di infrastrutture come la Tav e i collegamenti con gli aeroporti milanesi "non facilitano l'afflusso di espositori e visitatori alle manifestazioni fieristiche e rischiano di creare una loro rinuncia a partecipare".

Per il Comitato di Confindustria, inoltre, la situazione del polo di Rho è aggravata dal progetto di riposizionamento dello scalo di Malpensa: "il taglio dello scalo alle provenienze internazionali e intercontinentali provocherà, se realizzato, gravi danni al sistema fieristico, a beneficio esclusivo di altri centri europei nostri rivali".

Carenti, secondo il Comitato, anche "le strutture idonee a ospitare importanti eventi collegati allo svolgimento delle principali fiere internazionali, che richiamano in città un gran numero di operatori economici".

Accolte positivamente dal Cfi, invece, alcune iniziative come quella di incentivare all'uso della metropolitana per accedere alla fiera o il piano triennale di investimenti per migliorare la funzionalità del nuovo quartiere. "Sono programmi ancora poco incisivi - si legge nella nota - e migliorabili sull'esempio di quanto fatto in altri Paesi europei"

Piombino: avviato il percorso per la 398

18 gennaio

<http://www.nicolita.it/Detail.asp?id=13917>

È partito il percorso per la realizzazione del prolungamento della 398. Dopo la firma dell'accordo Piombino-Bagnoli, che prevede uno stanziamento di 60 milioni di euro per questa infrastruttura, e nelle more della definizione del secondo accordo sulle bonifiche, si sono svolte due riunioni operative a Firenze, presso la direzione regionale delle politiche territoriali, a cui hanno partecipato Comune, Autorità Portuale, Anas e Sat.

«La cosa più urgente su cui lavorare in questo momento è la 398 –spiega il sindaco Gianni Anselmi – per completare il progetto e aprire i cantieri nei tempi più stretti possibili. Per far questo, abbiamo stabilito con tutti i soggetti interessati un percorso condiviso che prevede la realizzazione del progetto da parte di Sat, con un adeguamento di quello già esistente, realizzato a suo tempo dall'ingegner Francesco Maria La Camera nell'ambito del Corridoio tirrenico. Tutto questo senza oneri per il Comune, dal momento che Sat sarà soddisfatta dalle convenzioni in essere con Anas e con la Regione per la definizione del Corridoio Tirrenico».

Come previsto, quindi, il prolungamento della 398 sarà stralciato dal Corridoio Tirrenico, permettendo un'accelerazione significativa dei tempi di progettazione e di realizzazione dell'opera.

Una volta definiti tutti gli aggiornamenti, Sat consegnerà il progetto al Comune. L'auspicio espresso dal sindaco è quello di giungere all'approvazione del preliminare entro maggio, compresi i 60 giorni di screening ambientale previsti dalla sua pubblicazione.

Essenziale sarà assicurare la penetrazione della strada all'area nord del porto di Piombino, assicurando il necessario raccordo ferroviario sul quale l'Autorità Portuale sta lavorando.

Per risparmiare tempo, inoltre, la realizzazione dell'opera potrebbe essere divisa in due lotti.

«Questo consentirebbe di anticipare il primo lotto, da Montegemoli a Capezzolo, e contemporaneamente di completare la progettazione del secondo, che prevede la costruzione del cavalcavia sopra l'area industriale» spiega ancora Anselmi.

Costituito il Segretariato tecnico della Conf. dei Ministri dei Trasporti del Mediterraneo

14 gennaio

<http://www.brundisium.net/notizie/shownotiziaonline.asp?id=18048>

È stata presentata questa mattina, presso la Presidenza della Provincia di Brindisi, la costituzione del Segretariato tecnico della Conferenza dei Ministri dei Trasporti del Mediterraneo.

La funzione che dovrà svolgere questo Segretariato è di supporto non solamente ad una serie di studi e di ricerche che riguardano il settore dei trasporti ma anche al lavoro che si sta realizzando in questi anni a Brindisi affinché il porto riprenda il ruolo di centro di riferimento per tutto il Mediterraneo e in particolare per i Paesi ad Est dell'Adriatico.

Alla riunione convocata dal presidente della Provincia Michele Errico hanno partecipato il consigliere per le Politiche del Mediterraneo del Ministero dei Trasporti Franco Rizzi, il vice sindaco di Brindisi Paolo Chiantera, il rettore dell'Università del Salento Domenico La Forgia, il presidente dell'Autorità portuale Giuseppe Giurgola e il presidente della STP Onofrio Creti.

“Il percorso è stato tracciato – ha dichiarato il presidente Michele Errico – in modo che da Brindisi si possano instaurare e soprattutto mantenere e poi rafforzare rapporti internazionali con tutti i Paesi del Mediterraneo. Proprio attraverso la costituzione di questo Segretariato saranno agevolati i rapporti economici e culturali fra tali Paesi con una ricaduta, quindi, sulla ricerca delle linee di navigazione che possano fare del porto di Brindisi un punto internazionale per quanto riguarda le importazioni delle merci che poi raggiungerebbero tutta l'Italia e l'Europa. Il tutto con un appropriato accordo con le Ferrovie dello Stato che già è in corso di definizione”.

“Il Segretariato – ha dichiarato il consigliere per le Politiche del Mediterraneo del Ministero dei Trasporti Franco Rizzi – non è solo un'istituzione accademica ma soprattutto un'istituzione relazionale e come tale capace di relazionarsi con le diverse realtà del Mediterraneo per poter fare in modo che Brindisi si riappropri della sua funzione centrale. Proprio per l'esistenza di un porto, di un aeroporto e di una stazione ferroviaria, e per la sua posizione geografica, la città di Brindisi rappresenta il luogo privilegiato dal quale proporre la facilitazione degli scambi commerciali e quindi dei trasporti”.

Questo Segretariato, per il quale si sta cercando la forma giuridica più appropriata, probabilmente una fondazione, dovrà servire quindi a definire gli interventi da realizzare e ovviamente a realizzarli. Quindi da un lato la ricerca in materia di trasporti, dall'altro lo sviluppo di una rete che metta l'accento sull'interconnessione tra le reti transeuropee e quelle dei Paesi Orientali e a Sud del Mediterraneo.

Trasporti: via all'azienda unica regionale. Le Ferrovie della Sardegna e le Ferrovie Meridionali Sarde confluiscono nella nuova Arst Spa

12 gennaio

http://www.alguer.it/notizie/alghero/15507/trasporti_via_azienza_unica_regionale/

La Regione diventa proprietaria delle Ferrovie Meridionali Sarde e delle Ferrovie della Sardegna. Questa la decisione presa dal Consiglio dei Ministri tramite decreto legge. Con la stessa azione amministrativa, la Regione Autonoma della Sardegna ottiene anche la titolarità del contratto di servizio con Trenitalia, ammontante a circa trentamiliardi di euro. Così la Ras ottiene la responsabilità diretta del trasporto pubblico locale. A darne l'annuncio, appena tornati dalla riunione di Roma, sono stati il presidente della Regione Renato Soru e l'assessore regionale ai Trasporti Sandro Broccia, che hanno parlato della nuova Azienda unica regionale pubblica per il trasporto di persone, che si integrerà con servizi, reti ed organizzazioni di Arst, Fds ed Fms. Entro qualche mese, le Ferrovie della Sardegna e le Ferrovie Meridionali Sarde confluiranno nella nuova Arst Spa, un'azienda che potrà contare su circa duemilacinquecento dipendenti. Con la nuova azienda, verranno offerte delle agevolazioni a determinate categorie. Non pagheranno il biglietto del pullman e del treno, gli over 65 e gli studenti fuori sede che tornano a casa nei week-end. Inoltre, i Comuni dell'Area vasta di Cagliari, stanno studiando un progetto per la nuova metropolitana leggera. Intanto, martedì 22 Gennaio, si chiude la gara per la fornitura di duecentoquarantacinque pullman di tipo "Euro 5". Duecentodieci inizieranno ad operare entro il 2008, mentre gli altri trentacinque saranno "messi su strada" entro il mese di Marzo del 2009. In ultimo, è stato annunciato che, entro il 2009, verrà attivato il collegamento Sassari-Cagliari con treni veloci, che permetteranno di attraversare l'Isola in due ore. La prova, verrà fatta con un treno spagnolo, il cui arrivo è previsto nei prossimi giorni.

Nuove infrastrutture per sistema trasporto area vasta

9 gennaio

http://www.admaioramedia.it/pagine/notizie_dettaglio.asp?Id_notizia=10514

I problemi relativi ai servizi di trasporto nell'area vasta di Cagliari sono stati al centro di un'interpellanza presentata, nell'ultima seduta del consiglio provinciale, da Ignazio Congiu (DS) e sottoscritta da Ambrogio Muscas (Udeur), Efisio Sanna (Comunisti italiani), Antonio Monni (Psd'az), Giorgio Palmas e Massimo Pusceddu (DS).

In particolare, nell'interpellanza si fa riferimento al piano per la ristrutturazione dei servizi di trasporto dell'area vasta di Cagliari elaborato dal dipartimento di Ingegneria del territorio dell'Università di Cagliari, dal quale scaturisce un sistema di trasporto pubblico locale basato sugli assi ferroviari Cagliari – Decimo(FS) e Cagliari – Dolianova – Senorbì (FDS.) da integrare con ulteriori infrastrutture in sede fissa e in superficie.

«Il piano – ha detto Congiu – escludeva in maniera categorica qualunque ipotesi di metropolitana sotterranea, ritenuta difficilmente realizzabile sotto il profilo tecnico, ingiustificata sotto il profilo trasportistico e un inutile spreco di denaro se analizzata sotto il profilo del rapporto costi-benefici». Anche «la proposta di Piano regionale dei trasporti – si legge nell'interpellanza – non prevede ipotesi di realizzazione di metropolitane interrate in Sardegna, vista la scarsa densità della popolazione e di utenza. La proposta avanzata dal Comune di Cagliari di metropolitana interrata per un'estensione di circa 17 km. e del presunto costo di circa 450 milioni di euro, registra un costo reale dell'opera fra i 1300 e 1450 milioni di euro e le rigorose verifiche cui sottopone l'Unione Europea i progetti e le analisi costi benefici delle opere strategiche per cui si richiedono i finanziamenti non lasciano spazio a ipotesi di accoglimento della eventuale richiesta».

'La Strada degli Etruschi' per collegare Orvieto e Viterbo in vista dello scalo aeroportuale. La propone il gruppo PD

7 gennaio

<http://www.orvietonews.it/index.php?page=notizie&id=16315&data=1199732700>

La decisione del Ministero dei Trasporti di realizzare il terzo scalo aeroportuale del Lazio a Viterbo, come da molti è stato detto è di particolare rilievo anche per il territorio orvietano, storicamente e geograficamente contiguo con quello

della provincia laziale. Delle opportunità generate dalla nuova infrastruttura, destinata ad assorbire un traffico di 6-8 milioni di passeggeri e operativa nel giro di 3-4 anni, potrà beneficiare una vasta area interregionale, le cui offerte, in termini turistici e di qualità della vita, rappresentano indubbiamente elementi di grande attrazione.

Partendo da questo presupposto, il gruppo consiliare del PD al Comune di Orvieto ha presentato un ordine del giorno per proporre un'arteria di collegamento adeguata e veloce tra le due aree interregionali. Nel nuovo contesto, infatti, Orvieto e l'Orvietano acquistano una specifica centralità e un rilevante appeal che sarà opportuno mettere a frutto. "Anzitutto – si afferma - perché la città e il territorio si presentano al mondo con un brand prestigioso, diffuso e di grandissimo fascino; in secondo luogo, perché capaci di esprimere una molteplicità di offerte (artistiche, culturali, ambientali, enogastronomiche...) tali da rappresentare un unicum in Italia; in terzo luogo, perché città e territorio (e relative offerte) si integrano in maniera perfettamente coerente e con evidenti effetti moltiplicatori con le analoghe del territorio della provincia viterbese."

L'arteria stradale intravista, che potrebbe essere chiamata "Strada degli Etruschi", dovrebbe essere tale da collegare la città di Viterbo, la città di Orvieto, l'Orvietano e l'intera provincia in poco tempo. "Una infrastruttura strategica – afferma il gruppo PD nella premessa - per saldare le prospettive di due territori all'insegna di un nuovo e imponente sviluppo turistico ed economico. Due zone collegate sinergicamente al fine di offrire ad una massa notevole di turisti un ampio ventaglio di esperienze, a sintesi di quell'area che segnò l'eccellenza dell'arte e della cultura degli etruschi. Un processo, quello inaugurato dall'aeroporto di Viterbo, da governare con la capacità di relazionare città e territori istituzionalmente facenti parte di regioni differenti eppure congiunte dalla storia e, oggi, dai flussi di interesse che li attraversano e li modificano".

Nell'ordine del giorno proposto alla votazione del Consiglio, si chiede pertanto di impegnare il Sindaco e la Giunta per istituire contatti formali con le istituzioni preposte alla realizzazione della nuova infrastruttura di collegamento, dal Ministero per le infrastrutture, alla Regione Umbria, dalla Regione Lazio alla Provincia di Viterbo. Si chiede inoltre di attivare relazioni con il Comune di Viterbo per definire e programmare azioni sinergiche in vista di un comune sostegno all'infrastruttura aeroportuale e, in ogni caso, per verificare future collaborazioni fra le diverse aree. Ultima richiesta, infine, sondare l'interesse della Fondazione Cassa di Risparmio di Orvieto e Fondazione Cassa di Risparmio di Viterbo a sostegno della progettazione dell'eventuale "Strada degli Etruschi".

Infrastrutture: al via convenzione nuovo collegamento Fiera - Rho

27 dicembre

<http://www.agi.it/milano/notizie/200712271246-cro-rmi1022-art.html>

Il Ministero delle Infrastrutture ha sottoscritto con l'Anas la Convenzione per la progettazione e realizzazione dei lavori per il collegamento tra la viabilità di accesso al nuovo polo fieristico di Milano Rho-Però e la viabilità di Cascina Merlata. L'atto definisce norme e condizioni per la realizzazione dell'opera. Secondo quanto previsto dalla Convenzione, l'Anas si impegna, con le modalità previste dalla convenzione siglata con gli enti territoriali lo scorso 19 dicembre, ad assicurare le attività connesse alla progettazione e alla realizzazione delle opere, secondo il progetto definitivo predisposto dalla Provincia di Milano e approvato in Conferenza dei Servizi. Il Ministero delle Infrastrutture disporrà le erogazioni dei finanziamenti in favore di Anas, per un totale di quasi 10 milioni di euro, sulla base degli stati di avanzamento lavori. (AGI)

Confindustria: "Intesa Governo-Regione è un punto di svolta"

27 dicembre

<http://www.romagnaoggi.it/showarticle.php?articleID=280622&storico=giorno§ion=news/Emilia-Romagna>

L'accordo tra Governo e Regione sulle infrastrutture dell'Emilia-Romagna è un importante segnale di attenzione rispetto alle pressanti esigenze di dotare il nostro territorio di una rete infrastrutturale moderna e adeguata alle sfide competitive che il sistema produttivo sta affrontando.

"L'intesa – dichiara la Presidente di Confindustria Emilia-Romagna Anna Maria Artoni – assume un particolare rilievo in quanto rafforza e formalizza un impegno istituzionale dei due livelli di governo coinvolti, individuando percorsi decisionali, procedure e scadenze temporali precise. Gli imprenditori apprezzano questo passaggio, che considerano un punto di svolta in grado di accelerare la realizzazione non più rinviabile di alcune fondamentali infrastrutture. È di particolare soddisfazione constatare come le priorità indicate nell'accordo coincidano con quelle da tempo indicate dal mondo industriale e da esso attese".

Confindustria Emilia-Romagna è certa che l'accordo rappresenti anche una base utile a sciogliere il nodo delle risorse finanziarie necessarie a queste opere, sia attraverso l'impegno diretto del Governo e della Regione, sia attraverso il ricorso ai più moderni strumenti finanziari messi a disposizione dal mercato.

“È evidente – conclude la Presidente Artoni – che insieme alla Regione anche gli Enti Locali sono chiamati a fare la loro parte per garantire una rapida realizzazione delle opere, superando campanilismi e veti incrociati, specie dove risulterà possibile l'apporto finanziario delle risorse private. Di questi temi si occuperà tra l'altro il Convegno "Connessioni per il futuro. Mobilità, Logistica, Infrastrutture" che Confindustria Emilia-Romagna organizza il 21 gennaio 2008 all'Interporto di Bologna, al quale parteciperanno i principali protagonisti della materia”.

Infrastrutture: CIPE approva prolungamenti metro 2 e 3 Milano

21 dicembre

<http://www.agi.it/milano/notizie/200712211701-cro-rt11110-art.html>

Il CIPE, su proposta del Ministero delle Infrastrutture ha approvato il progetto preliminare della Linea M2 della metropolitana di Milano nella tratta Cologno Nord-Vimercate. L'intervento concerne il prolungamento della M2 per 10,8 km attraverso i comuni di Cologno Monzese, Brugherio, Carugate, Agrate, Concorezzo e Vimercate. Sono previste sei stazioni ed è prevista la fornitura di sette treni. La realizzazione stimata per un periodo complessivo di 78 mesi di cui 18 per la progettazione e 60 per la costruzione. Approvato anche il progetto preliminare della Linea M3 della metropolitana di Milano nella tratta tra San Donato e Paullo per circa 14,7 km. E ancora, approvati il progetto preliminare rivisitato per il nodo di intercambio ferro-gomma della Fiera di Milano e il progetto definitivo per l'adeguamento della IV corsia tra Novara e Milano sull'autostrada A4. "Si continua nell'opera di sviluppo della rete metropolitana di Milano - ha dichiarato il Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro - come richiesto dai territori. L'intervento si inserisce in un disegno più ampio nell'opera di sbottigliamento urbano nel nodo di Milano ed in quest'ottica si inserisce anche il potenziamento della Milano-Novara per l'accesso da Ovest." (AGI)

RETI

Convegno Anigas: Più infrastrutture e liberalizzazioni

22 gennaio

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=481070>

Contemperare le esigenze di regolazione e di liberalizzazione nel mercato del gas. Realizzare le infrastrutture necessarie al paese, in primo luogo i rigassificatori, risolvendo i problemi legati all'opposizione delle popolazioni locali e alla burocrazia. Sciogliere il nodo legato all'unbundling della rete, della distribuzione e della vendita del gas. Sono alcuni dei temi toccati nel corso della tavola rotonda organizzata a Roma da Anigas (Associazione nazionale industriali gas) in occasione dei suoi 60 anni di attività. “La necessità di sviluppare nuove infrastrutture per diversificare le fonti e mettere in concorrenza i paesi produttori”, l'esigenza di ridurre il livello dei prezzi per i consumatori finali e il bisogno di dare certezze al quadro normativo e regolatorio, sono le priorità da seguire secondo Bruno Tani, presidente di Anigas. Indicazioni chiare, quelle del numero uno degli industriali del settore, che arrivano nel giorno dell'annuncio dell'accordo tra Serbia e Russia (dopo quello di pochi giorni fa con la Bulgaria) per il passaggio del gasdotto South Stream in territorio serbo. Un progetto al quale lavorano assieme Eni e Gazprom e che garantirà all'Italia molti miliardi di metri cubi di gas aggiuntivi rispetto agli attuali. E soprattutto che metterà il paese al sicuro dalle possibili “emergenze climatiche”, insieme con altri progetti già avviati come il gasdotto tunisino, il potenziamento di quello austriaco e il rigassificatore off-shore di Rovigo. “Non ci possiamo fermare – ha spiegato Gilberto Dialuce, vice direttore del ministero dello Sviluppo economico – perché la domanda cresce. Abbiamo bisogno di un surplus di offerta perché solo così si può generare concorrenza”.

Presente alla tavola rotonda anche Antonio Catricalà, presidente dell'Authority per la concorrenza. Secondo il numero uno dell'Antitrust, “occorre contrastare il potere dominante di Eni e creare competitor per la domanda crescente”. Ma anche puntare sui rigassificatori e sulla separazione tra reti e distributori. Dall'analisi dell'Authority emergono però delle crepe. L'unbundling, avverte Catricalà, potrebbe provocare “conseguenze negative per i consumatori” in termini di incremento dei prezzi se non è effettivamente “neutrale”. Tipico è l'esempio di quello che succede nel settore elettrico dove, spiega il presidente dell'Authority, “Terna non è realmente autonoma visto che Cassa depositi e prestiti ha quote sia nella società per il dispacciamento elettrico, sia in Enel”. Esistono però delle esperienze positive, osserva, come

quella “della Borsa elettrica” dove i prezzi dell’energia “sono più bassi” rispetto a quelli della rete di trasmissione. Per questo apre alla possibilità di realizzare una “Borsa anche per il gas”, chiedendo al contempo maggiore trasparenza nei prezzi del gas, sulla scia del solco tracciato dall’Unione europea in tema di separazione delle reti e neutralità. Sulla stessa linea anche Alessandro Ortis, presidente dell’Authority per l’energia e il gas, che se la prende con le “asimmetrie” del mercato e chiede di far valere la “voce” di 480 milioni di consumatori europei nel trattare con i produttori stranieri, piuttosto che le singole aziende. L’amministratore delegato di Edison, Umberto Quadrino, racconta invece del rigassificatore di Rovigo, che verrà completato a breve e darà all’Italia “otto miliardi di metri cubi in più di gas”, la cui realizzazione, spiega “non è stata facile” a causa di opposizioni locali e burocrazia. Secondo Quadrino però è indispensabile investire ancora nel settore: “Il fatto che l’Italia possa diventare un hub del gas, un paese di transito, è concepibile”, visto che “la domanda in tutta Europa crescerà vertiginosamente nei prossimi anni passando dai 250 miliardi di metri cubi di oggi ai 500 miliardi previsti per il 2030”. Una necessità che trova d’accordo sia Angelo Ferrari, rappresentante del gruppo Gaz de France in Italia, sia Klaus Schafer presidente e amministratore delegato di E.ON Italia.

A frenare sull’unbundling delle reti è invece il direttore generale della divisione Gas&Power di Eni, Domenico Dispenza: “In un sistema come quello italiano dove Authority dell’energia e Antitrust hanno poteri molto forti, la neutralità delle reti è già garantita – sottolinea Dispenza -. Snam rete gas ha un piano di investimenti da quattro miliardi di euro e una capacità tecnologica di livello mondiale. La necessità di non separare le reti nasce dall’esigenza di avere società forti che devono contrattare a livello internazionale con altre società potenti come Gazprom e Sonatrach che a loro volta sono aziende di Stato. Inoltre, a giustificare la mancanza di una reale necessità per unbundling è lo stesso mercato che non va più visto in un’ottica nazionale ma europea”. Respinge invece le accuse di scarsa trasparenza: “Le offerte sul gas cominciano a delinarsi anche nel settore residenziale. Ma c’è da dire soprattutto che è cambiata la struttura dei prezzi. Secondo Eurostat infatti le tariffe italiane sono tra le più basse come costi di produzione. L’unico elemento che crea opacità, semmai – conclude Dispenza - è l’aumento dei prezzi del greggio che ha ‘nascosto’ i benefici dell’apertura del mercato”.

Accordo Ministero-Telecom contro il digital divide

18 dicembre

http://www.lastampa.it/web/cmstp/tmplrubriche/tecnologia/grubrica.asp?ID_blog=30&ID_articolo=3696&ID_sezione=38&sezione=News

Il ministero delle Comunicazioni, Infratel e Telecom Italia hanno siglato oggi, alla presenza del ministro Paolo Gentiloni e dell’amministratore delegato di Telecom Italia, Franco Bernabè, un accordo finalizzato a ridurre, ed in prospettiva eliminare, il digital divide (divario digitale) favorendo lo sviluppo d’infrastrutture in larga banda su tutto il territorio nazionale. Telecom Italia è la prima impresa di TLC a raggiungere un accordo del genere con Infratel.

L’intesa prevede l’avvio di un’attività congiunta per la definizione di un piano finalizzato alla sensibile riduzione del numero delle aree non abilitate alla larga banda, sia del Sud, (laddove già operava Infratel) sia del Centro Nord, in base agli accordi che il Ministero ha concluso e sta raggiungendo con le Regioni (ad esempio quello con la Regione Emilia Romagna del 7 novembre scorso).

L’obiettivo è realizzare infrastrutture in grado di abilitare all’accesso alla rete TLC «Broadband» che consentano di erogare servizi di telecomunicazioni di nuova generazione a cittadini, imprese e comunità attualmente non servite dalla banda larga.

L’accordo prevede quanto segue: condividere le informazioni circa la pianificazione degli interventi nelle aree in digital divide tenendo conto dei programmi di infrastrutturazione assunti dal Ministero in accordo con le Regioni e dei programmi di investimento dell’azienda; ottimizzare i tempi di abilitazione delle infrastrutture realizzate rispetto agli interventi necessari di adeguamento delle proprie centrali da parte dell’Azienda; definire i requisiti tecnico-economici per l’acquisizione da parte di Telecom delle infrastrutture di telecomunicazioni (fibra ottica e infrastrutture di posa). L’accordo prevede inoltre di individuare le forme eventualmente perseguibili di sinergia sul territorio, in correlazione alle rispettive missioni ed obiettivi, per creare un’infrastruttura evoluta ed integrata abilitante alla banda larga strumentale all’erogazione di servizi evoluti ed innovativi a servizio delle aree oggetto d’intervento; e di valutare l’impiego di tecnologie innovative in grado di abbattere i costi e i tempi di realizzazione delle infrastrutture. Per monitorare l’attuazione dei contenuti dell’accordo verrà costituito un apposito tavolo di coordinamento tra i diversi soggetti firmatari.

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

Mario Tassone: 'La politica dei trasporti è sbrindellata'. Malpensa e Fiumicino non devono vivere con il condizionamento della vendita di Alitalia e sulla cessione degli slot 30 gennaio

<http://www.guidaviaggi.it/detail.lasso?id=91105>

Convegno oggi a Roma sugli hub aeroportuali e sulla capacità di Fiumicino di assorbire i circa 6 milioni di pax che da Malpensa dovrebbero riversarsi sull'aeroporto romano. Ne ha parlato tra gli altri Mario Tassone, Commissione Trasporti della Camera, che ha sottolineato l'inefficienza delle infrastrutture di molti aeroporti italiani e del problema inquinamento che ruota intorno agli stessi. "Dibattiamo su Malpensa e ci dimentichiamo il problema di tutto il trasporto aereo in Italia, a partire dal diritto della navigazione che dovrebbe essere rivisto. Malpensa e Fiumicino non devono vivere con il condizionamento della vendita di Alitalia e sulla cessione degli slot. Entrambi gli aeroporti possono avere un ruolo importante, tralasciando il vecchio costume italico del campanilismo". Tassone ha poi ricordato che tra le attività di un aeroporto ci devono essere profitto, sicurezza ed efficienza. Ha aggiunto: "Ci vuole chiarezza sulla classificazione degli aeroporti. Il problema dei trasporti e delle infrastrutture è una questione primaria che il prossimo Governo dovrà affrontare con urgenza. Per ora la politica dei trasporti è sbrindellata".

Assolombarda: "Passi avanti per le infrastrutture, ma gravi incognite su tav e Malpensa"
Con Camera di Commercio di Milano organizzata per il 28 e 29 gennaio 2008 due giorni di convegni e seminari sui temi delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità 24 gennaio

<http://www3.varesenews.it/lombardia/articolo.php?id=90007>

"L'impegno congiunto del Governo, della Regione, della Provincia e del Comune di Milano nell'ambito del Tavolo per Milano ha accelerato in modo significativo i processi decisionali sulle nuove autostrade lombarde", afferma Diana Bracco, Presidente di Assolombarda, "ma le imprese milanesi e lombarde auspicano che questo sforzo si traduca al più presto nell'apertura di cantieri che aspettano da molti anni. Pesanti incognite restano inoltre su opere che riteniamo fondamentali come il completamento del sistema di alta capacità ferroviaria, a partire dalla tratta Milano-Verona e da quella Torino-Lione, per la quale ancora non esiste una progettazione neppure preliminare a causa di inaccettabili resistenze localistiche. Così come non sono più rinviabili il Terzo Valico sulla Milano Genova e le connessioni ferroviarie al tunnel del Gottardo. Per non parlare", aggiunge la Presidente di Assolombarda, "della situazione del trasporto aereo. L'elenco dei voli, in particolare intercontinentali, che secondo il progetto Air France verrebbero cancellati dall'aeroporto di Malpensa è impressionante. Non si può pensare che Milano, la sua Fiera, il suo sistema produttivo, commerciale, turistico e culturale non abbiano collegamenti diretti con il resto del mondo che conta o, peggio ancora, con quello che sempre di più conterà".

"Le infrastrutture vanno realizzate, non si può più rimandare – dichiara Carlo Sangalli, Presidente della Camera di Commercio di Milano. Oggi questa è una vera emergenza che mette a rischio il patrimonio di competitività delle imprese e del territorio, un costo sempre più alto per l'economia milanese e per tutto il Made in Italy. Dalla rete autostradale al sistema aeroportuale, dalle ferrovie alle piattaforme logistiche, sono tutti passaggi che influiscono direttamente sulla vita di cittadini e imprese, che oggi ci chiedono cantieri aperti, opere completate in tempi veloci così come veloci sono i loro confronti con il resto del mondo. Chiedono di non essere penalizzati con una Malpensa a metà, a cui vengono tagliate rotte strategiche come quelle verso l'Asia o il Nord America. In una sola parola chiedono di "fare presto e bene". Per riuscirci servono risorse, ma soprattutto va chiarito il ruolo di chi programma, di chi controlla e di chi gestisce i progetti infrastrutturali. E se chi programma e chi controlla è più vicino ai cittadini – come Regione ed istituzioni locali – è meglio per tutti ed è un reale esercizio di sussidiarietà."

Ai convegni e workshop in programma per il 28 e 29 gennaio parteciperanno numerosissimi relatori, tra cui il Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, il Vice Ministro dei Trasporti Cesare De Piccoli, il Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, il Presidente della Provincia di Milano Filippo Penati, la Vicepresidente di Confindustria Emma Marcegaglia, numerosi amministratori locali (Raffaele Cattaneo, Marco Pagnoncelli, Paolo Matteucci, Edoardo Croci), tantissimi operatori del settore da Gian Maria Gros-Pietro a Mauro Moretti, da Giuseppe Bonomi a Giampio Bracchi, da Elio Catania a Norberto Achille ed esponenti di spicco della business community (vedere il programma in allegato o consultare il sito www.mobilityconference.it).

I temi affrontati quest'anno riguarderanno in particolare lo stato di avanzamento delle grandi opere del Nord Italia, le prospettive della mobilità nell'area metropolitana milanese, lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e lombardo, il consenso attorno alla realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Altri workshop saranno dedicati a temi di specifico interesse quali la mobilità sostenibile, il trasporto delle merci a Milano, la liberalizzazione dei trasporti e le prospettive del mobility management.

Un quadro preciso della situazione infrastrutturale odierna è fornito dal Rapporto Oti Nordovest. Si tratta di un studio dettagliato e completo, curato da Assolombarda e dalle Associazioni Industriali di Torino e Genova che monitorizza, regione per regione e opera per opera, lo stato di avanzamento di tutti i progetti prioritari per il Nord del Paese, che sarà presentato in occasione della Mobility Conference.

Di questi temi si discuterà alla Mobility Conference, promossa da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano, che rappresenta un appuntamento consolidato a livello nazionale ed è un'occasione unica per mettere a confronto il mondo imprenditoriale, le istituzioni e il mondo associativo sulle numerose questioni irrisolte che riguardano le infrastrutture, le reti e i servizi di trasporto del nostro Paese.

Infrastrutture, priorità per il territorio ferrarese. Cispadana e Romea le opere indispensabili per il rilancio dell'economia

20 gennaio

http://www.estense.com/?module=displaystory&story_id=30835&format=html

“Il tema della mobilità, di infrastrutture adeguate, funzionali e sicure rappresenta una priorità ineludibile per Ferrara e provincia”. Così Piero Puglioli, presidente di Confindustria Ferrara, sul tema che sarà al centro del convegno “Connessioni per il futuro. Mobilità, logistica, infrastrutture” in programma lunedì 21 gennaio all'interporto di Bologna (blocco 51) e organizzato da Confindustria Emilia-Romagna.

Un'iniziativa che tocca da vicino anche il territorio ferrarese, terminale naturale della nuova autostrada regionale Cispadana in fase di progettazione e snodo importante di altre connessioni strategiche per la regione e tutta l'area del Nord Est.

Per questo al convegno di lunedì sarà presente una nutrita delegazione di imprenditori associati a Confindustria Ferrara.

“La provincia di Ferrara - dice Puglioli - nei prossimi anni deve puntare ad un livello più alto di coesione, elemento indispensabile per l'approccio ad alcuni dei problemi che le aziende debbono affrontare nei rapporti con il mondo che le circonda. Tuttavia, uno dei nodi che ancora resta da sciogliere, troppo importante perché ne venga ancora rimandata la soluzione, è la questione infrastrutturale. Si tratta di fare scelte politiche coraggiose, non solo locali, ma di respiro regionale e spesso sovraregionale, per mettere al primo posto tra le priorità, quella del nostro sistema viario e infrastrutturale. E' impensabile pensare di dare soluzione ai problemi dell'economia senza mettere mano in maniera seria e profonda a tale questione.

I disagi legati alla mobilità che tutti giorni vivono i cittadini ferraresi sono, se possibile, amplificati per le imprese. Il trasporto e lo scambio delle merci, in un'economia sempre più dinamica, debbono rispondere a criteri di efficienza e celerità. Se vengono a mancare questi presupposti, è chiaro che i costi e la competitività subiscono contraccolpi decisivi. Segnali positivi ci sono, anche dal sistema regionale, prima fra tutte l'autostrada Cispadana. Ma i tempi sono necessariamente lunghi, mentre sul tappeto ci sono anche le questioni della Romea o del passante Nord, che vanno affrontati concretamente per continuare a garantire lo sviluppo e la crescita del nostro territorio e della nostra economia.

Si tratta di temi che vogliamo sottoporre all'attenzione regionale - conclude Puglioli - proprio in un'ottica di sistema, perché risolvendoli ne beneficerà Ferrara, ma anche il resto del territorio dell'Emilia-Romagna”.

Al convegno intervengono Anna Maria Artoni, Stefano Bolognesi, Gabriele Buia, Bonaventura Canino, Giovanni Castellucci, Roberto Del Giudice, Vasco Errani, Gilberto Galloni, Gianfranco Levoni, Gaetano Maccaferri, Emma Marcegaglia, Giuseppe Parrello, Alfredo Peri, Alessandro Ricci, Cesare Trevisani, Davide Trevisani. Condurrà Gianfranco Fabi.

Si è conclusa la giornata sull'infomobilità promossa dal P.O.R.E. e dal Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie Locali: un confronto continuo tra politiche, iniziative, livelli di governo e innovazioni di settore per dialogare, presentare e concertare le soluzioni innovative in tema di trasporti, mobilità cittadina e sostenibilità ambientale. La giornata ha avuto inizio con il convegno "MOBILITÀ, TERRITORI, TECNOLOGIE. L'INFOMOBILITÀ COME PRIORITÀ DEL SISTEMA PAESE", promosso dal PORE-Valore Locale, presso la Sala delle Conferenze in Via del Pozzetto, che ha visto la partecipazione di numerose autorità e rappresentanti del Governo tra i quali il Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie Locali On. Linda Lanzillotta e il Ministro dello Sviluppo economico On. Pierluigi Bersani e il coordinatore del PORE, prof Paolo Zocchi.

I lavori sono proseguiti nel pomeriggio con il convegno pomeridiano organizzato da Federmeccanica e patrocinato dal P.O.R.E., presso la sala delle conferenze di Piazza Montecitorio, dove sono intervenuti diversi esponenti politici e amministrativi delle autonomie locali.

La mobilità rappresenta una delle funzioni vitali della società contemporanea. È diventata la questione urbana per eccellenza, capace di rendere migliore e funzionale la vivibilità della città, in termini sia di miglioramento della qualità di vita dei cittadini che di decongestione del traffico.

I territori, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, devono operare per conciliare l'ammodernamento del servizio pubblico ed un uso più razionale dei mezzi di trasporto.

In questo scenario l'infomobilità, ovvero la mobilità associata all'ICT, diventa "lo stimolo per influenzare e avviare processi strategici di trasformazione della società dell'informazione nel suo complesso" così come affermato dal prof. Paolo Zocchi, coordinatore del P.O.R.E. - VALORE LOCALE, intervenuto ad entrambi i convegni.

Durante l'incontro in via del Pozzetto sono stati presentati i vari interventi che il Governo sta attuando sul tema della infomobilità attraverso una politica di cooperazione ed integrazione. Ampio spazio è stato dedicato al Programma Elisa, promosso dal Dipartimento Affari Regionali e le Autonomie Locali, ad Industria 2015, promossa dal Ministero per lo Sviluppo Economico e al Piano Generale della Mobilità del Ministero dei Trasporti.

In occasione del convegno è stata distribuita il Piano Strategico ITS, redatto da TTS Italia per il Ministero dei Trasporti e un numero speciale di E-GOV, interamente dedicato al tema dell'Infomobilità, corredato in allegato di una pubblicazione realizzata dal PORE contenente l'accordo sull'Infomobilità siglato il 31 maggio 2007 frutto del lavoro svolto all'interno della Commissione Permanente per l'innovazione tecnologica, afferente al Dipartimento per gli Affari Regionali del Ministro Linda Lanzillotta.

Il Ministro Lanzillotta, che ha concluso il convegno mattutino, ha evidenziato la "necessità di un confronto su politiche, interventi, progetti e tecnologie in grado di cambiare il volto del Paese". "Sono aumentati i costi - ha aggiunto - ma sono anche diminuiti i passeggeri. Però lo sviluppo del trasporto pubblico locale rappresenta una priorità nazionale, in quanto è fattore decisivo sia per la crescita economica che per la qualità della vita del nostro paese".

Perché la mobilità "è un'esperienza, e come tale può essere sia positiva che negativa" afferma Paolo Zocchi. "Per chi si occupa di innovazione la consapevolezza alla base delle iniziative è la stessa: bisogna investire in mobilità, connettività e sostenibilità ambientale quindi posti, informazioni e persone. Ma per innovare è necessario compiere un salto logico. Non basta pensare di mettere al centro il cittadino: bisogna mettere al centro la città in cui il cittadino si muove. La città, o meglio l'area metropolitana, è l'area per eccellenza in cui confluiscono i temi che stiamo affrontando".

In Italia più dell'80% delle emissioni sono prodotte in ambito urbano e la metà deriva dal traffico. Un'accorta politica dell'innovazione ed un management dei flussi di traffico insiste fortemente sulla decongestione. Le ICT riducono 10 volte di più di quanto producono, in questo senso l'e-government deve porre l'accento su cosa l'amministrazione fa concretamente in termini di innovazione.

"Noi abbiamo lanciato nel programma Elisa una specifica linea legata all'infomobilità" continua Zocchi "Vogliamo sviluppare su questa progetti di eccellenza, modelli che siano riproducibili a su scala azionale. Rinforzare i servizi e i livelli governativi, individuare i settori dove la competitività italiana può giocare un ruolo decisivo. Questo vuol dire trasformare la cultura delle best practice locali in cultura di modelli spendibili a livello nazionale perché il paese non resti il paese dei cento fiori e si elevi il livello dell'offerta dei servizi".

Trasporti: Moretti (FS), rivedere il ruolo di Roma in Italia

14 gennaio

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00018753.html>

Roma si prepara a rivestire un nuovo ruolo strategico nei trasporti del Paese. E' la convinzione dell'A.d. di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti. Per il vice presidente dell'UIR si e' intanto "importante che con l'Osservatorio Trasporti e Infrastrutture ci sia uno strumento di pianificazione di riferimento. In secondo luogo - spiega Moretti - vanno considerati due decisivi elementi: il primo e' che entro il 2009 sarà completata l'Alta Velocità tra Torino e Salerno e Roma potrà approfittare del fatto di trovarsi al centro del tragitto. L'accorciamento dei tempi per coprire queste distanze va collegato al nuovo ruolo che si appresta a ricoprire l'aeroporto di Fiumicino nel nuovo schema che vede Alitalia al fianco di nuovi partner che hanno vocazione mondiale. L'aeroporto romano - spiega Moretti - avrà un ruolo completamente diverso da quello di oggi. Sarà quindi importante attrezzare quella zona della capitale non più per chi viaggia tra Roma e Milano ma in funzione dei viaggiatori che vanno i giro per il mondo cambiando così lo specchio di quelli che sono i nuovi servizi da insediare".

Moretti ha poi sottolineato "la grande opportunità che ha il Porto di Civitavecchia di essere considerato come un terzo polo di riferimento importante". Moretti ha espresso soddisfazione sullo stato dell'arte della rete di trasporti che collega Roma alla provincia e al mare e anche "dello slancio nuovo che c'e' stato nell'ambito del trasporto sotterraneo con i nuovi cantieri per il potenziamento della rete metropolitana. Restano - secondo Moretti - i problemi legati al quadrante Sud-Est immediatamente fuori dal grande raccordo anulare ossia il tratto che dalla Pontina porta a Fiumicino verso Civitavecchia. Bisogna far si - conclude Moretti - che il traffico non rientri nelle strutture già esistenti ossia l'anello. In questo senso esistono importanti progetti ferroviari e stradali per ricongiungere a Civitavecchia il traffico che proviene da Latina". (AGI)

De Piccoli, "dotazione adeguata a partire dal 2010"

29 dicembre

<http://www.asca.it/ascanew/modfocus.php?idfocus=1750>

Il nostro paese raggiungerà un livello adeguato di infrastrutture a partire dal 2010. Lo assicura il vice ministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli, che, in un'intervista rilasciata all'Asca, traccia un bilancio su ciò che ha fatto il Governo e gli obiettivi per il prossimo anno nelle infrastrutture.

Ministro, come si possono rilanciare le infrastrutture?

CDP: Il Governo sta facendo molto se consideriamo il ritardo molto significativo che abbiamo ereditato dal precedente Governo soprattutto per quanto riguarda la copertura finanziaria delle opere inserite nella Legge Obiettivo. Con le Finanziarie 2007 e 2008 e soprattutto con il Decreto fiscale stiamo dando una forte accelerazione, cito dati dell'Ance: gli investimenti sono passati da 13 miliardi a 24 miliardi per le infrastrutture, più i 3,5 miliardi previsti dal Decreto fiscale il cosiddetto Tesoretto. Ciò ha comportato un incremento degli investimenti sulle infrastrutture del 23%, per il 2006 sul 2007 e del 24% sul 2007 per il 2008. Noi comunque non ci siamo limitati a sostenere le opere inserite nella Legge Obiettivo, ma abbiamo realizzato una Programmazione di settore, attraverso il finanziamento del piano Anas 2007/2011, l'accordo di programma con Rfi 2007/2011, il programma di investimenti sui porti per 2 miliardi, e il rinnovo delle concessioni autostradali. In pratica: come si vede non ci siamo limitati a finanziare le opere già inserite nella Legge Obiettivo, siamo passati ad una programmazione settoriale degli interventi secondo un piano di priorità concordato con il Parlamento e le Regioni. Rimane aperto il problema degli iter autorizzativi che hanno ancora tempi molto lunghi. Per il 2008, quindi, il problema fondamentale sarà quello di accelerare tali iter visto che ora cominciano ad essere disponibili risorse finanziarie significative.

Come si può recuperare il ritardo del paese sulle infrastrutture?

CDP: Innanzitutto, dobbiamo essere consapevoli che l'Italia, sulle infrastrutture, ha accumulato un ritardo di circa 20 anni. La realizzazione di nuove opere infrastrutturali si era fermata alla metà degli anni '80. Ora ci vuole del tempo per recuperare il gap: io penso che per il 2010-12 avremo raggiunto un livello adeguato grazie soprattutto alla entrata in esercizio di 800 Km di rete ad alta velocità e agli investimenti messi in campo dalle società concessionarie autostradali sbloccati in seguito alla nuova normativa sul regime delle convenzioni. Quindi a cominciare dal 2010 potremo avere una dotazione infrastrutturale adeguata. Nel frattempo insisto sulla necessità di una politica generale della mobilità, perchè le nuove infrastrutture sono sì essenziali, ma occorre anche ottimizzare quelle esistenti.

Oggi c'è uno squilibrio modale nel trasporto delle merci, si deve sfruttare meglio la rete ferroviaria. Il nostro problema riguarda sicuramente il gap infrastrutturale ma anche un forte squilibrio modale.

Parlando appunto di mobilità intermodale, le autostrade del mare possono essere un valido strumento per alleggerire il trasporto su gomma?

CDP: Dal primo gennaio parte l'ecobonus che prevede sgravi fino al 30% per chi utilizza il trasporto in modalità mare. L'incentivo è previsto per un arco di tempo di 3 anni e darà un forte impulso all'utilizzo dei trasporti via mare con un alleggerimento del trasporto su gomma.

Lo strumento del project financing è ancora valido?

CDP: Il project financing è uno strumento che non ha avuto un successo generalizzato come invece auspicato. Sull'Alta velocità ha fatto registrare un completo fallimento e infatti gli investimenti sono tutti a carico dello Stato, mentre comincia a funzionare nella realizzazione di terminal portuali. Il project financing non è uno strumento che possa sostituire tout-court i finanziamenti pubblici, ma deve essere finalizzato a progetti specifici che preveda non solo la realizzazione delle infrastrutture ma anche la loro gestione come nel caso della realizzazione delle piattaforme logistiche.

Il Ponte sullo Stretto di Messina è un progetto definitivamente tramontato?

CDP: Il Governo ha raggiunto una posizione di equilibrio sul Ponte di Messina. Non c'è stato un no ideologico alla sua realizzazione, ma si è ritenuto prioritario il completamento della Salerno-Reggio Calabria e il potenziamento della rete infrastrutturale della Sicilia. Tanto è vero che le risorse destinate in precedenza alla realizzazione del Ponte sono state tutte dirottate in Calabria e in Sicilia.

Il tema delle infrastrutture dovrebbe essere bipartisan, ma esistono delle differenze di approccio tra i due maggiori schieramenti politici del paese?

CDP: Il tema delle infrastrutture è bipartisan nel senso di riconoscere un interesse generale del paese alla loro realizzazione. Il Governo su questo punto ha svolto un'azione molto seria: ha riconosciuto le opere contenute nella Legge obiettivo formulata dal precedente esecutivo senza stravolgerla ma anzi destinando risorse alla loro realizzazione. Su come fare le infrastrutture ci possono invece essere differenze di approccio tra gli schieramenti politici. Per noi sono fondamentali due requisiti: l'impatto ambientale, per e il consenso delle popolazioni. Noi siamo per realizzare le opere ma nel rispetto del risparmio energetico, dell'impatto ambientale e con il consenso delle popolazioni.

Il Pd ha posto da subito grande attenzione alle infrastrutture, come si caratterizza il suo approccio a sistema?

CDP: Il riformismo del partito democratico deve tradurre sui temi del lavoro, come dell'istruzione e nelle infrastrutture. Si riconosce il ritardo infrastrutturale del paese, ma allo stesso tempo si cerca un nuovo approccio sulla politica del trasporto fondata sul riequilibrio modale il risparmio energetico, il rilancio del trasporto collettivo. Basta con le forme tradizionali della vecchia politica, bisogna aprirsi alla società attraverso forum e associazioni tematiche per costituire una rete aperta a tutti coloro che si interessano del settore. Per tale motivo ho costituito insieme ad altri amici ed esperti del settore "Mobitalia" che ha lo scopo di promuovere una nuova cultura del trasporto e della mobilità, collegandoci con i rappresentanti del mondo del lavoro, dell'impresa e delle professioni. Un'iniziativa aperta a 360 gradi verso tutti coloro che condividono tale impostazione.

Grandi Opere: Le infrastrutture dell'Assurdo

22 dicembre

http://www.canisciolti.info/materiali_dettaglio.php?id=11512



Lo sguardo indagatore di Marco Cedolin spazia dai progetti concreti di grandi opere già realizzate e in corso di realizzazione (Mose, Diga delle Tre Gole, Eurotunnel, Tav, l'impero di Dubai, autostrade, inceneritori, navi da crociera, oleodotti e gasdotti), alla documentata denuncia degli intrecci di economia e potere legati al sistema. Dall'acuta analisi della "psicologia da grandi opere" e del modello sviluppatista, all'alternativa concreta della decrescita. Dai sacerdoti del progresso, all'uomo qualunque che vive all'insegna della sobrietà, dell'autoproduzione, del risparmio.

Uno stralcio dal capitolo "Come costruire la decrescita":

"Una delle maggiori critiche che vengono sistematicamente rivolte alla decrescita è quella di rappresentare un'alternativa troppo estrema rispetto al modello di sviluppo attuale basato sulla crescita: la decrescita risulterà per forza di cose inapplicabile in quanto intrisa di utopia. In realtà basta leggere la storia per rendersi conto che le società basate sui criteri che fanno parte della filosofia della decrescita hanno caratterizzato buona parte del vissuto dell'umanità, ed è proprio il modello sviluppatista ad avere rappresentato, da poco più di un secolo, un'alternativa tanto

estrema quanto inapplicabile nel lungo periodo. Tutte le società antiche erano profondamente consapevoli di quanto fosse importante tenere nella massima considerazione gli equilibri naturali e creare un rapporto armonico con l'ambiente."

L'autore

Marco Cedolin vive in Val di Susa nel piccolo comune di Mompantero. Scrittore e studioso di economia, ambiente e comunicazione, collabora da anni con alcuni fra i più importanti siti web, fra i quali Luogocomune, Socialpress, Cani Sciolti.

Partecipa al Movimento per la Decrescita Felice fondato da Maurizio Pallante e fa parte del Movimento NO TAV valsusino. Ha pubblicato TAV in Val di Susa un buio tunnel nella democrazia (Arianna Editrice), collabora regolarmente alla rivista Consapevole ed ha al suo attivo centinaia di articoli aventi per oggetto tematiche sociali, ambientali e politiche.

LA COMMISSIONE AL LAVORO

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

SEGNALAZIONI SITI WEB & NEWS MULTIMEDIALI

Attività dell'Unione Europea in materia di trasporti

http://www.europa.eu/pol/trans/index_it.htm

BLOG del Comitato NO Corridoio RM-LT

<http://quartiereroma12.blogspot.com/>

La "tv dei trasporti" per informare i cittadini

14 gennaio

<http://www.repubblica.it/supplementi/af/2008/01/14/multimedia/028schermata.html>

Trasparenza, utilità e una buona dose di nuove tecnologie. E' la ricetta comunicativa proposta dal ministero delle Infrastrutture per abbreviare (finalmente) le distanze tra pubblica amministrazione e cittadino. Ne è un esempio eloquente la Pon Tv, la webtv (televisione trasmessa su Internet) varata dal ministero per informare i cittadini in tempo reale dei progressi ottenuti nell'ambito del Piano Operativo Nazionale dei Trasporti, il programma rivolto alla riqualificazione e al potenziamento del sistema dei trasporti del Mezzogiorno mediante investimenti sulle infrastrutture cofinanziati dall'Unione Europea. Raggiungibile dal sito del ministero, la Pon Tv è una televisione che non ha nulla da invidiare a quelle tradizionali, con tanto di palinsesto e telegiornali, ovviamente dedicati ad un'informazione di nicchia. Un esperimento comunicativo che rappresenta una novità assoluta per l'Italia: è la prima volta, infatti, che un Programma comunitario gestito da un Ministero si dota di una webtv dedicata. «Quando abbiamo proposto la creazione di una webtv – spiega Luciano Renzi, presidente della Renzi & Partners, la società che cura i servizi giornalisti della Pontv l'autorità di gestione che coordina i fondi del Pon l'ha accettata subito con entusiasmo. E noi apprezziamo il coraggio di un dicastero che vuole cimentarsi in un'avventura nuova, diversa dai tradizionali canali mediatici». L'intera operazione della Pontv è curata dalla Ati, l'associazione temporanea di imprese costituita dalla società Republic di Milano, dalla Renzi e dalla National Computer, che ha vinto la gara d'appalto dell'intero programma di comunicazione Pon 20002006.

La scelta poteva cadere sulla creazione di un canale digitale terrestre, ma le webtv presentano dei vantaggi rispetto al medium televisivo, a partire dall'accessibilità: la Pontv può essere raggiunta ovunque sia disponibile una connessione web, in Italia o all'estero. Coniugando la Pontv al nuovo sito del Pon si ottiene uno strumento comunicativo flessibile che risponde alle attuali logiche di convergenza dei media. Chi arriva sul sito può informarsi utilizzando contemporaneamente più risorse: se sente al telegiornale una notizia che vuole approfondire, può mettere in pausa la tv e cercare maggiori informazioni sull'argomento nelle sezioni del sito, per poi riprendere la visione dal punto in cui si era fermato. E' la vera interattività promessa dal digitale terrestre, che poi non si è realizzata. Sul sito, oltre al tg condotto dall'ex volto di Telepace Elisabetta Mancini, c'è l'opportunità di leggere, in formato pdf, articoli di giornale relativi al progetto e alle iniziative del ministero delle Infrastrutture. Il tutto per dare ai cittadini un'informazione comprensibile, con l'obiettivo di essere quanto più chiari, trasparenti ed esaustivi possibile. «Noi ci proponiamo spiega

Renzi di far comprendere alla gente quanto siano importanti per lo sviluppo economico e sociale del Paese le opere infrastrutturali». *Valerio Maccari*

La PON_tv è a questo link

<http://0inf.com/pon/main.htm>

CONTRATTO

Nasce la società per la Roma-Latina e la Pedemontana di Formia

Strade, anche nel Lazio la Spa mista

Farà da stazione appaltante per tutte le nuove arterie a pedaggio - Esclusa la progettazione in house

Approvata la legge regionale che consentirà al Lazio di realizzare assieme all'Anas una Spa con il compito di indire la gara per realizzare il corridoio intermodale Roma-Latina e la bretella Cisterna-Valmontone, opere dal valore di circa due miliardi di euro. La legge per la costituzione della società per azioni a partecipazione regionale ai fini della realizzazione di infrastrutture strategiche relative al sistema viario», di appena quattro articoli, è stata votata il 13 dicembre. L'articolo 1 configura la società come il soggetto aggiudicatore e include tra le attività «il reperimento, anche tramite il ricorso alla finanza privata delle risorse necessarie per la realizzazione delle infrastrutture». L'articolo 2 elenca le condizioni per la partecipazione della regione tra le quali c'è l'ingresso dell'Anas con una quote paritaria del capitale sociale, la possibilità di ammettere come soci altri enti pubblici e l'esclusione di soci privati. La partecipazione dell'Anas a società miste con le regioni è prevista dalla

Finanziaria 2008 che ufficialmente entrerà in vigore il primo gennaio. Ma in Regione sono tranquilli. Spiega l'assessore ai Lavori pubblici del Lazio, Bruno Astorre: «il Consiglio ha autorizzato la Regione a costituire la società. Ministero e Anas procederanno nel rispetto delle normative vigenti o in corso di predisposizione». Il 19 dicembre il Cda dell'Anas ha approvato la costituzione di due nuove società miste con il Lazio e il Molise. Giovanni Carapella, presidente della commissione Lavori pubblici della Regione prevede che «la legge non sarà pubblicata sul "Bollettino Ufficiale" della Regione, che ne sancisce l'entrata in vigore, prima di gennaio, a Finanziaria già in vigore».

La nuova società, ancora senza nome, dovrà occuparsi di tutte le nuove arterie a pedaggio, come la Pedemontana di Formia e la bretella che la collegherà al

mercato ortofrutticolo di Fondi. «Sono opere in parte già finanziate per 24 milioni dalla Finanziaria 2007 e dal bilancio regionale - spiega Carapella - Assieme alla Roma-Latina porteranno a una diversa attuazione del Corridoio Tirrenico Meridionale». Punto su cui attacca il consigliere Udc, che ha votato con la maggioranza, Aldo Forte: «in due anni e mezzo hanno smantellato il corridoio tirrenico meridionale, per poi recuperarne il tracciato a esclusione della tratta Latina-Terracina». Il ruolo della società sembra escludere procedure di progettazione in house. Il preliminare è stato però redatto da Arcea, la società che nelle intenzioni della giunta di Francesco Storace doveva realizzare l'opera, di cui fanno parte diversi soci privati tra i quali Autostrade per l'Italia. Per Astorre «le modifiche legislative introdotte con la legge regionale 11/2006 hanno escluso la società dall'opera. C'è la volontà di non rompere con Autostrade, stiamo trattando con i soci privati un equo indennizzo». La nuova Spa nascerà nei primi mesi del 2008, per pubblicare entro giugno un bando pubblico europeo per l'affidamento in concessione della progettazione esecutiva, della costruzione e della gestione dell'infrastruttura. All'inizio del 2009 dovrebbero partire i lavori. ■

50% ANAS

La percentuale di azioni della futura società mista posseduta dall'Anas è identica a quella posseduta dalla Regione Lazio, in analogia con il modello della Gal, la Spa mista della Lombardia.

Il testo della legge regionale del Lazio che autorizza la nascita della Spa mista per le strade all'indirizzo:

www.ediliziaterritorio.it/sole24ore.com

MARCO LAUDONIO

UNIONE INDUSTRIALI

Infrastrutture, anche gli enti locali nell'Osservatorio

Gli enti locali entrano in modo permanente nell'Osservatorio per le infrastrutture dell'Unione industriali di Roma, nato nel giugno 2006, che diventa così «sempre più cabina di regia tra domanda e offerta di servizi pubblici per la mobilità». L'annuncio è del presidente degli imprenditori romani, Luigi Abete, al termine della riunione di ieri dell'Osservatorio. La presenza delle amministrazioni, spiega Abete, «servirà a coordinare l'offerta e la domanda di infrastrutture nell'area metropolitana, accorciando i tempi delle decisioni, ottimizzando l'efficacia dei lavori, coinvolgendo gli interessi di tutti». Ad aprire questa nuova fase c'erano gli assessori capitolini ai Lavori pubblici, Mobilità e Urbanistica - Giancarlo D'Alessandro, Mauro Calamante e Roberto Morassut - e l'assessore provinciale ai Trasporti, Michele Civita.

«Le imprese hanno un ruolo non secondario nelle infrastrutture - spiega Morassut - Gli investimenti sono cresciuti del 12 per cento. Negli ultimi 12 anni sono stati investiti 20 miliardi euro». Anche perché, sottolinea Calamante, «a Roma dobbiamo fare ancora delle grandi opere e le risorse non sono infinite». A portare qualche esempio ci pensa D'Alessandro: «Il prossimo mese planteremo il pilone della nuova tangenziale nel deposito Atac di via Portonaccio - ricorda l'assessore ai Lavori pubblici - E sono in via di progettazione due opere che faciliteranno l'ingresso a Roma da est e da ovest: lo svincolo Prati Fiscali-Salaria, che prevede l'allargamento della tangenziale esistente e la creazione di un nuovo ponte sull'Aniene a doppio senso di marcia, e il nuovo ponte dei Congressi, che correrà parallelo al viadotto della Magliana».

**Luigi Abete:
coordiniamo
gli interventi
Morassut:
investimenti
su del 12%**

Per decongestionare il traffico, l'Unione industriali lancia una proposta di servizio taxi per collegare gli aeroporti di Roma: Urbe, Fiumicino e Ciampino. «Grazie al completamento dei lavori dello scalo dell'Urbe e al via libera da parte di Adr a realizzare una pista nella zona dello scalo merci di Fiumicino - annuncia Mauro Miccio, consigliere delegato dell'Uir per le Infrastrutture - si potrebbe realizzare un servizio di elitaxi, che in dieci minuti, al costo di circa 100 euro, consentirebbe a passeggeri dal profilo economico medio-alto, di effettuare il check-in direttamente allo scalo di partenza, prima dell'imbarco per Fiumicino».

Fa.Ro.



Luigi Abete

