

N EWSLETTER

- Grandi opere
- Reti energetiche
- Trasporti marittimi e/o aerei
- Notizie dalle Regioni
- Infrastrutture e ambiente
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro

GRANDI OPERE

E i No-Tav diventano possidenti terrieri per bloccare l'alta velocità. La lotta in Val di Susa continua a colpi di genio: acquistare i terreni che saranno interessati dai lavori per complicare gli espropri e rallentare i cantieri

16 febbraio

<http://www.7magazine.it/new.asp?id=1762>

La crisi di governo aveva fatto saltare lo scorso 30 gennaio il tavolo politico sulla Tav, la linea ferroviaria Torino – Lione, duramente osteggiata dagli infaticabili abitanti della Val di Susa con presidi, manifestazioni e petizioni. La storia di questo gigantesco progetto, che collegherebbe il versante atlantico alle frontiere dell'est, continua ad essere complicata e ad opporre amministratori locali, interpreti del malcontento popolare, ai vertici del vecchio e, probabilmente futuro governo. Il nodo da sciogliere, che arrovellava già il governo Berlusconi, sotto prese vita il piano, riguarda il tunnel di 52 km che sventrerebbe la montagna per unire la Francia al Piemonte. Un'opera che sorgerebbe in una zona già percorsa da numerose infrastrutture "invasive" sulla quale pende la minaccia dell'uso di materiali di costruzione pericolosi per la salute come l'uranio e l'amianto. A chi oppone le ragioni dell'efficienza e della modernità dei trasporti, indispensabili alla crescita economica del paese, i montanari della zona rispondono manifestando forti preoccupazioni per la qualità della vita e dell'ambiente. La protesta vibrante dei no-Tav, partita oltre 2 anni fa, continua a registrare un grande consenso, anche al di fuori del perimetro interessato dal progetto. Nell'ottobre 2005 i manifestanti misero in atto la prima forma di boicottaggio, bloccando i sondaggi geologici e allestendo un presidio permanente nella zona interessata dai lavori. Oggi, dopo la raccolta di oltre 30 mila firme contrarie al tunnel per l'alta velocità, i valsusini attendono il verdetto dell'osservatorio guidato da Mario Virano, che entro il 30 giugno dovrà dare una risposta sulle ipotesi di tracciato studiate. Questa la decisione emersa dall'ultimo tavolo tecnico, che ha riunito il 13 febbraio scorso a Roma, il presidente del Consiglio dell'ultimo governo, Romano Prodi, il Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, il sindaco di Torino e il Presidente della Regione Piemonte. L'ex premier ha dichiarato di voler lasciare in eredità al prossimo governo un "lavoro già fatto", sottolineando però le difficoltà che derivano dal lavorare senza una stabilità politica nel paese. Di Pietro, invece, è rimasto sui suoi passi, continuando a ribadire l'assoluta necessità della linea. I Valsusini intanto hanno escogitato un nuovo modo per contrattaccare. E' partita la campagna d'acquisto dei territori della zona di Colombera di Chiamonte, quella che dovrebbe essere interessata dai lavori. Con 15 euro simboliche sarà possibile acquistare 1 metro quadro di terreno, con il risultato di moltiplicare in modo esponenziale i proprietari terrieri. Da questa iniziativa ne deriverebbero due conseguenze importantissime: non solo un rallentamento delle operazioni, visto che prima di iniziare i lavori, per legge, tutti i 10 mila proprietari previsti dovrebbero ricevere per raccomandata la notifica del decreto di esproprio, ma poi legittimerebbe la loro presenza di massa sui suddetti terreni. Gli ultimi presidi erano stati sbloccati perché i manifestanti occupavano terre di altri, in questo caso nessuno potrebbe cacciarli dai propri possedimenti su cui, legalmente, possono stanziare esercitando il diritto di opporsi all'esproprio.

Linda Fineschi

Di Pietro: Brennero, lavori in linea con piani. Incontro con il coordinatore del corridoio n. 1 Karel Van Miert

5 febbraio

http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/02_febbraio/05/infrastrutture_di_pietro_brennero_lavori_in_linea_con_piani,13987814.html?pmk=nothpeco

I progetti e lavori che riguardano il tunnel del Brennero, nell'ambito dello sviluppo del corridoio uno, stanno andando avanti in linea con i piani. Lo assicura il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, dopo l'incontro con il coordinatore europeo del corridoio numero 1, Karel Van Miert, per fare il punto sullo stato di finanziamenti, progettazioni e lavori relativi al corridoio Palermo-Berlino.

Dal punto di vista progettuale e realizzativo, spiega il ministro, "siamo in linea con i piani". Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, continua, "abbiamo già previsto i possibili canali e la Finanziaria 2009 dovrà necessariamente stanziare le risorse che mancano. In quest'ottica, quale che sarà il Governo, il Dpef del prossimo giugno dovrà necessariamente indicare il Tunnel del Brennero tra le massime priorità, perché c'è condivisione di fondo sul fatto che l'Italia debba realizzare le opere ferroviarie che aiuteranno lo sviluppo del Paese".

"Al coordinatore Van Miert - dichiara il ministro - ho spiegato come nella legge Finanziaria 2008 sia stato previsto che una parte dei canoni di utilizzo percepiti da Rfi vengano riservati al finanziamento del tunnel di base del Brennero, secondo una percentuale che il Cipe determinerà entro i prossimi due mesi. Inoltre, grazie alla direttiva Eurovignette,

sono già disponibili 550 milioni accantonati dall'autostrada del Brennero. Infine ho fatto presente che, con la legge Obiettivo, di anno in anno potranno essere stanziati le ulteriori risorse che si rendessero necessarie".

Per quanto riguarda il resto del corridoio transeuropeo numero uno, Di Pietro ricorda come nell'aggiornamento del contratto di programma Rfi "ci siano 230 milioni per la velocizzazione della tratta Battaglia-Reggio Calabria, si stiano per aprire i cantieri del nodo di Palermo, sia iniziato il raddoppio della Messina-Palermo (tra Messina e Patti) e siano stati avviati i lavori sui nodi di Roma, Milano e Napoli. Sul piano progettuale, tra le altre cose, stiamo lavorando per la galleria tra Ogliastro e Sapri, che farà risparmiare un'ora e mezza da Roma a Reggio".

RETI ENERGETICHE

Energia e trasporti separati in casa: la Commissione ci prova

22 febbraio

<http://www.cafebabel.com/it/article.asp?T=T&Id=13980>

In materia di gas e elettricità la Commissione Europea vuole separare il mercato della produzione da quello del trasporto. Per evitare concentrazioni. Ma otto membri si oppongono.

Le discussioni sulla separazione proprietaria delle attività di produzione e di trasporto dell'energia continuano ad agitare l'Unione europea. Insoddisfatti delle proposte avanzate dalla Commissione lo scorso settembre, otto Stati "dissidenti" hanno elaborato soluzioni autonome, che hanno presentato il 24 gennaio 2008.

La pietra dello scandalo è il terzo pacchetto sull'energia, presentato dalla Commissione il 19 settembre 2007. Questo testo presenta una serie di misure volte al rafforzamento dell'integrazione del mercato interno europeo del gas e dell'elettricità. La Commissione vuole promuovere e garantire l'efficienza energetica e un mercato concorrenziale, in modo tale che anche le imprese più piccole – quelle soprattutto che investono in fonti di energia rinnovabili – abbiano accesso al mercato.

Andris Piebalgs, il Commissario europeo per l'energia, vede in queste negoziazioni una «risposta efficace e definitiva» alla debolezza dei mercati.

Tra le misure previste dal pacchetto c'è una "clausola Gazprom", destinata a prevenire l'acquisizione di fette di mercato, sia energetico che del trasporto, da parte di imprese non Ue.

Al centro della polemica: i trasporti

Essenziali per il buon funzionamento del mercato energetico, le attività di trasporto del gas e dell'elettricità devono essere moderne e sicure.

Questa è la condizione sine qua non affinché l'offerta energetica possa rispondere alla domanda.

Ciononostante le imprese sembrano tentate di ridurre gli investimenti sulle infrastrutture, cosa che limita, nei fatti, la capacità del mercato di accogliere nuovi agenti. Questa politica, infatti, continua a favorire la produzione di energia a livello locale, a discapito di nuovi attori, siano essi stranieri o no.

Questa è proprio una delle conseguenze che la Commissione vuole evitare. Per questo motivo propone un progetto unico, su scala europea, che obblighi le grandi compagnie a liberarsi dei loro costi attivi di trasporto al fine di separarli dalle attività di produzione, oppure di conservare la proprietà di tali attività, ma cedendone la gestione ad un operatore indipendente.

Verso una terza via?

Ma otto Stati membri (Lussemburgo, Lettonia, Slovacchia, Polonia, Austria, Bulgaria, Grecia, Francia e Germania) si sono opposti a queste disposizioni. A questo proposito hanno proposto una soluzione «concreta e credibile», in una lettera comune indirizzata alla commissione il 29 gennaio scorso.

Essi propongono un'alternativa all'abbandono puro e semplice degli attivi di trasporto: si tratterebbe, anche se per il momento il concetto non è chiaro, di una gestione mediata del processo di separazione, con un ente autonomo che fissi delle regole per l'accesso al mercato energetico e agli investimenti. Nessuno ha ancora capito in cosa questa opzione differisca da quella proposta dalla Commissione.

Per i suoi sostenitori, questa "terza via" dovrebbe permettere di raggiungere in maniera più efficace gli obiettivi di liberalizzazione senza intaccare i diritti fondamentali delle imprese, le quali manterrebbero così il pieno controllo sui propri beni.

Andris Piebalgs, dal canto suo, non la considera affatto una «alternativa credibile», a meno che non si riesca a

garantire una effettiva indipendenza delle imprese che gestiscono i trasporti.

Contribuendo al dibattito, alcuni industriali fanno notare che il mercato ha bisogno di un «separazione reale», e che questa terza via non è percorribile a meno che non riesca a dimostrarsi «veramente efficace e applicabile», come precisa Mathias Kurth, presidente della Bundesnetzagentur, l'Agenzia Nazionale per l'energia tedesca.

TRASPORTI MARITTIMI E/O AEREI

Aerei: Bianchi, riforma gestione slot è indispensabile

27 febbraio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdg/200802271711306005/200802271711306005.html>

Il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, conferma l'obiettivo di riformare la gestione degli slot aeroportuali trasferendone la gestione da Assoclearance all'Enav. Progetto contestato dagli associati di Assoclearance, compagnie aeree e gestori aeroportuali. "Ho sentito i sindacati - dice Bianchi - ed anche loro convengono sull'indispensabilità di cambiare la situazione attuale, che non corrisponde alle regole europee. Voglio restare fuori da questo trambusto perchè la questione riguarda solo l'adempimento di regole previste a livello comunitario. Abbiamo Ascoltato tutti, poi decideremo". La soluzione, al momento, resta quella di un trasferimento all'Enav, l'ente nazionale per l'assistenza al volo. "Ci abbiamo riflettuto in passato ed abbiamo deciso che il soggetto più indicato è l'Enav - ribadisce il ministro. Se c'è chi vuole indicare altre soluzioni le ascolteremo". Bianchi lo ha detto a margine di una riunione del tavolo tecnico sul trasporto aereo, al ministero, che si riunirà ancora "tra una decina di giorni per insediare un comitato di sperti". (ANSA).

Ministero dei Trasporti: il bilancio di un anno di lavoro e i progetti per il 2008

26 febbraio

http://www.avionews.it/index.php?corpo=see_news_home.php&news_id=1086356&pagina_chiamante=index.php

La riforma del settore

A inizio 2007 è cominciato il lavoro sull'atto di indirizzo e sul disegno di legge delega di riforma del trasporto aereo, approvati a cavallo fra dicembre 2006 e i primi dell'anno successivo. Già in linea con gli obiettivi della riforma di sistema le principali misure prese nel corso del 2007: dalla direttiva in materia di regolazione tariffaria alla direttiva che riguarda i piccoli aeroporti (quelli con un bacino inferiore a 250.000 passeggeri/anno); dal rilascio delle concessioni aeroportuali alla regolamentazione delle continuità territoriali con Sardegna, Sicilia e isole minori.

E ancora nel 2007 sono state poste le basi di due importanti interventi che vedranno la luce quest'anno: il nuovo contratto di programma fra Enac e operatori aeroportuali e il piano nazionale degli aeroporti, la cui commissione è stata nominata nel gennaio 2008.

Oltre al varo del nuovo contratto di programma fra Enac e operatori aeroportuali e alla nascita del nuovo piano nazionale degli aeroporti, nel 2008 sarà portata a compimento la riforma del settore del trasporto aereo, sviluppata con un costante confronto con tutti i soggetti interessati. Oggetto della riforma le competenze e le attività di Enac (Ente nazionale aviazione civile), Enav (Società nazionale assistenza al volo) e Assoclearance (l'organismo che ha la responsabilità degli slot negli aeroporti italiani).

Tra le iniziative del ministero nel 2008 c'è il sostegno già citato alle economie delle aziende della Calabria meridionale e della Sicilia penalizzate dai cantieri sull'autostrada A3. Si tratta di una misura che riguarda anch'essa il trasporto aereo e che per il 2008 vale 100 milioni: in sostanza, un contributo economico per passare al cargo aereo destinato alle imprese calabresi e siciliane, attive soprattutto in quei settori (pesca, agricoltura) dove la rapidità delle consegne è fondamentale".

Incentivi per chi trasporta via mare

18 febbraio

http://www.mareinitaly.it/notizie_v.php?id=2204

Il traffico merci nazionale sulle autostrade del Mare è in costante aumento. Secondo i più recenti dati di Ram (Rete Autostrade del Mare), il numero di Tir che viaggia su nave aumenta del 20 per cento ogni anno. A renderlo noto è il ministero dei Trasporti. "Spostare quote sempre maggiori di merci dalla strada alla ferrovia e al mare è uno dei nostri

obiettivi primari", ha affermato il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi. Con l'aumentare della domanda di trasporto - spiega il ministero - si inaugurano nuove linee marittime.

Le linee esistenti attualmente sono 23 in Italia (comprendendo anche le rotte verso la Sicilia), 26 collegano la Sardegna al resto del Paese, 48 garantiscono i collegamenti con l'Europa e 55 con i porti extra europei. Tra le nuove linee che verranno attivate in futuro la Catania-Corigliano, la Genova-Napoli, la Genova-Barcellona-Tangeri e la Livorno-Palermo. L'aumento del numero degli autotrasportatori che scelgono il mare come via privilegiata, secondo il ministero dei Trasporti - è uno dei risultati dell'Ecobonus, l'incentivo che il ministero dei Trasporti concede alle aziende di trasporto che caricano le loro merci sulle navi e che può arrivare a coprire fino al 30 per cento dei costi di spedizione. Pur essendo oggi il traffico merci via mare solo il 5 per cento del totale, i programmi del ministero dei Trasporti prevedono di arrivare all'8 per cento entro il 2011, coerentemente con quanto previsto nel Piano generale della mobilità che punta allo sviluppo dell'intermodalità e al trasferimento di una quota sempre maggiore di traffico dalla strada verso ferrovie e autostrade del mare. Un ulteriore segnale della crescita di mercato in questo settore - affermano ai Trasporti - è dato anche dagli ordini di nuove navi per coprire le rotte delle Autostrade del mare. In tutto, sono in via di costruzione 42 nuove navi, destinate a diverse compagnie di navigazione (Grimaldi, Snav), mentre compagnie minori cercano soluzioni anche sul mercato dell'usato. "I dati sull'aumento del traffico via mare sono più che soddisfacenti - ha commentato il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi - Le tendenze in atto ci dicono che sostenere gli autotrasportatori con l'Ecobonus è stata una scelta giusta. Valorizzare sempre di più le Autostrade del Mare significa avere strade più sgombre dai Tir e più sicure e un minor inquinamento atmosferico" (ANSA)

NOTIZIE DALLE REGIONI

Piano dei Trasporti. Le proposte di Florido

29 febbraio

<http://www.tarantoseria.com/DettaglioNews.asp?idN=1844>

Nell'ambito della progettazione dei trasporti la Provincia di Taranto riveste un ruolo fondamentale perchè ha il compito di migliorare la viabilità che circonda i nodi cruciali quali porto ed aeroporto. Il suo intervento in tal senso è emerso durante una recente riunione svoltasi presso la sede tarantina di Confindustria per parlare di piano regionale dei Trasporti. In quella sede il presidente della Provincia, Gianni Florido ha evidenziato quelli che sono gli obiettivi fondamentali per dare alle due strutture del territorio (porto ed aeroporto) il giusto supporto affinché merci e persone possano raggiungere i punti strategici dell'area ionica. "Ai consiglieri regionali che presto si ritroveranno a discutere del piano regionale dei trasporti - commenta Florido - abbiamo voluto indicare quelle che sono, a nostro avviso, le azioni da compiere e da inserire nel piano. Si tratta di proposte concrete già supportate da progetti fattibili". Volendone elencare qualcuno il presidente Florido pone l'attenzione sul progetto idrovie, già previsto nel piano, e che darebbe un aiuto notevole al trasporto via mare. Ancora, tra gli interventi di maggiore necessità, c'è il decon-gestimento della SS 100. "L'idea è quella di dirottare sull'autostrada tutti i mezzi pesanti - spiega Florido - in maniera tale da liberare quel tratto di strada, dall'intenso traffico a cui oggi è sottoposto". C'è poi il tratto semaforizzato ai piedi di Massafra dove la Provincia ha già in programma una variante, anche lì per limitare le lunghe code. "Abbiamo due/tre ipotesi progettuali che vorremmo candidare nel piano regionale - prosegue Florido - infine, ma non meno importante, sul versante aeroportuale è la Grottaglie-mare. Un'arteria già funzionale con i suoi 11,5 metri, ma che andrebbe meglio collegata con l'Arlotta". In tema di viabilità la Provincia è impegnata anche nel piano di Area Vasta con la Bradanico-Salentina.

Maria De Bartolomeo

L'assessore Vesco a Vado Ligure: "infrastrutture per piattaforma Maersk"

27 febbraio

<http://www.ivg.it/2008/02/27/lassessore-vesco-a-vado-ligure-infrastrutture-per-piattaforma-maersk/>

Visita questa mattina dell'assessore regionale al lavoro con delega ai trasporti Enrico Vesco all'Infineum di Vado Ligure. L'assessore, nel sua tappa savonese, ha avuto anche un incontro presso la sede dell'Unione Industriali e con il Presidente della Port Authority Rino Canavese.

L'assessore si è soffermato sull'esempio di Infineum nella qualità e sicurezza del lavoro e formazione dei dipendenti: "Mi fa piacere vedere di persona e conoscere le realtà industriali del savonese, ed Infineum è certo una delle imprese più importanti per la nostra Regione che ha saputo valorizzare le proprie risorse umane con investimenti significativi".

A tenere banco tuttavia il tema della piattaforma container di Vado: "In relazione alla mia delega sui trasporti, ho avuto un ottimo incontro con il Presidente Canavese che mi ha illustrato le prospettive di crescita del porto. La piattaforma credo sia ormai un progetto portuale definito e consolidato che ora dovrà passare al vaglio della Regione. Occorre ancora verificare e attuare le modifiche tecniche al progetto richieste dal territorio per ridurre l'impatto ambientale, un approfondimento su cui la Regione farà la sua parte, anche per la necessità di messa a sistema di tutte le infrastrutture e interventi urbanistici".

Vesco ha poi parlato della vicenda Maersk a Genova: "L'azienda ha diviso i due aspetti, l'operazione piattaforma a Vado necessita di quattro o cinque anni di lavoro, mentre la situazione dei lavoratori genovesi è un problema dell'immediato: servono risposte concrete per ridurre il più possibile il disagio sociale per i lavoratori. Abbiamo un accordo con i sindacati e oggi pomeriggio valuteremo le risposte dell'azienda".

Soddisfatto della visita dell'assessore regionale il Presidente di Infineum e dell'Unione Industriali Marco Macciò: "Infineum ha sempre investito nella formazione considerando il proprio patrimonio di risorse umane elemento fondante della continuità dell'azienda e della sua competitività sui mercati. Come sapete abbiamo ricevuto riconoscimenti significativi sul fronte della qualità e sicurezza del lavoro e continueremo su questa strada".

Tra le priorità infrastrutturali per la Provincia di Savona, anche in vista di un aumento dei traffici portuali: "La nostra Provincia ha già una rete di infrastrutture valida, stradale e ferroviaria, tuttavia non sufficiente per le prospettive future di sviluppo. Ritengo che il collegamento autostradale dell' Albenga-Millesimo-Predosa sia un'opera fondamentale per il territorio e l'industria savonese, in grado di smaltire il traffico su gomma dell'A10 con positive ricadute sulla fruibilità turistica della stessa Provincia".

"Con la firma della convenzione e le modifiche discusse in sede di accordo di programma credo che sulla piattaforma Maersk si possa arrivare a una soluzione definitiva e condivisa con il territorio - ha detto Macciò -: c'è l'impegno di tutti gli enti coinvolti e di Maersk che vuole investire a Vado Ligure. Il waterfront costiero e gli interventi previsti sul fronte infrastrutture e ambiente potranno certamente ridurre i fattori impattanti e garantire uno sviluppo dei traffici senza precedenti".

Aeroporto Caserta pronto entro 2013-2015

26 febbraio

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00019249.html>

Dovrà essere pronto l'aeroporto casertano di Grazzanise entro il 2013-2015. A confermarlo il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi e il governatore della Campania, Antonio Bassolino, che hanno siglato un protocollo di intesa che dà l'avvio all'ultima fase dell'iter per il nuovo scalo. "L'accordo di oggi segna un ulteriore passaggio di un procedimento in atto da tempo - ha detto il ministro Bianchi - c'è una storia che porta fino ad oggi". Con la sottoscrizione del protocollo Regione Campania e Ministero dei Trasporti riconoscono che la costruzione di Grazzanise rappresenta la naturale delocalizzazione del traffico aereo di Capodichino e che ne diventerà, quindi, una sorta di seconda pista di un unico sistema integrato. "Per il 2013 lo scalo di Grazzanise dovrà essere operativo - ha detto il presidente Bassolino - per quella data infatti l'aeroporto di Napoli avrà raggiunto la sua capacità massima". Con il protocollo il ministero dei Trasporti si impegna ad attivare il procedimento per l'affidamento della gestione totale del nuovo scalo casertano per la realizzazione del quale sono stati già destinati circa 1 mld e 50 mln di euro in base agli accordi siglati nel 2007 tra Regione e ministero delle Infrastrutture. "Quello di Grazzanise sarà un aeroporto internazionale civile - ha precisato l'assessore ai trasporti della Regione Campania Ennio Cascetta - del tutto autonomo rispetto all'aeroporto militare, e verranno garantiti collegamenti adeguati con la città di Napoli e con le altre province". (AGI)

Corridoio, Marrazzo gela Cusani

23 febbraio

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=19037>

"Sarà la Regione Lazio, questa giunta, a dare la Roma-Latina a questo territorio, senza mezze misure ma con atti concreti e oltre ogni polemica". Così il Governatore Piero Marrazzo ha gelato ieri, a margine dell'incontro che si è tenuto all'Ater, il presidente della Provincia Armando Cusani. Marrazzo è tornato sulle dichiarazioni rilasciate dall'esponente di Forza Italia circa il Corridoio tirrenico. Ad inizio settimana, infatti, Cusani aveva accusato il presidente della Regione di immobilismo circa le necessità della provincia pontina e di parlare della realizzazione della superpontina per "fini elettorali". Cusani aveva inoltre parlato di un "incontro con il presidente Berlusconi durante il quale sono stato rassicurato del fatto che, se le elezioni avranno esito favorevole, sarà ripreso il progetto del Corridoio tirrenico meridionale". Esplicita e piuttosto polemica la risposta di Marrazzo che ha atteso di venire in provincia di

Latina per dare il benvenuto al presidente Cusani: "Noi - ha affermato il Governatore - sappiamo bene che dobbiamo dare a questa realtà la Roma-Latina. Indubbiamente si può non concordare con alcune scelte della Regione ma continuare con questi toni non fa sicuramente bene al territorio. Il litigi devono terminare e dobbiamo avviare un confronto sereno sulle scelte da affrontare. Diciamo pure, lo dica anche il presidente Cusani, il Corridoio tirrenico non si sarebbe mai fatto perché l'Arcea, la società che avrebbe dovuto occuparsene è stata resa oggetto di una procedura di infrazione dell'Unione europea.

Appare improbabile che questa azienda potesse occuparsene. Noi, solo noi, abbiamo costruito un percorso serio. Un percorso che ci porterà il 5 marzo a sottoscrivere un accordo per la creazione della società tra Anas e Regione che dovrà occuparsi della realizzazione di questa importantissima infrastruttura. Un accordo che avvierà i cantieri e su cui non esistono dubbi e rinvii. Per questo mi trovo oggi a dire a Cusani di sedersi intorno a un tavolo. E di farlo perché la Super Pontina si farà proprio per un motivo chiaro: perché il titolare di quel tratto di strada è la Regione e la Regione punta su questo progetto. Non credo si possa aggiungere altro su questo argomento anche perché sono i fatti a parlare chiaro". E' evidente che il Corridoio tirrenico è solo l'ultima ragione di un rapporto difficile tra Cusani e Marrasso. Un rapporto fatto di molte polemiche e di botta e risposta spesso aspri e a suon di missive. Un rapporto che certamente andrà ad inasprirsi con l'arrivo delle prossime tornate elettorali e con lo spostamento del confronto più sul piano politico che tecnico. Forse, il territorio avrebbe bisogno di altro. Ma le ideologie sono difficili a morire. L'importante è comunque che i cantieri si aprano. Una volta tanto. E che alle polemiche, a volte inutili ma qualche volta anche costruttive, seguano fatti concreti.

Daniele Vicario

Presentato il Piano Territoriale Provinciale: tra le infrastrutture l'aeroporto del Mela

22 febbraio

http://www.tempostretto.it/8/index.php?location=articolo&id_articolo=5137

Pensate al Piano regolatore di un Comune, calato su un territorio molto più vasto come la provincia di Messina». Usa questi termini, il presidente della Provincia Salvatore Leonardi, per introdurre la presentazione del Piano Territoriale Provinciale. Un Piano che, come si legge nella relazione data alla stampa, si basa su politiche di: valorizzazione e tutela del patrimonio ambientale, naturale storico-antropico; decentramento e riordino del sistema dei servizi di livello intercomunale; sviluppo del quadro infrastrutture, con attenzione particolare alle portualità ferroviarie, stradali e aeroportuali.

Il Piano, che deve passare adesso per l'approvazione della Regione, non è in questa fase vincolante, ma successivamente i vari Comuni «saranno onerati ad adeguare i propri strumenti urbanistici alle prescrizioni dello stesso». Questi i punti essenziali del Piano: riorganizzazione del sistema portuale, con una maggiore attenzione ai collegamenti con le isole e all'allontanamento delle attività portuali industriali dalle aree urbanizzate; rafforzamento dei percorsi stradali di accesso alle aree interne attraverso l'individuazione degli attraversamenti Ionio-Tirreno e di un sistema di percorsi a basso impatto paesaggistico per collegare i centri urbani storici interni tra di essi (recupero di viabilità esistente); riqualificazione del patrimonio infrastrutturale ferroviario dimesso o in via di dismissione; riorganizzazione del sistema dei Parchi individuando forme e modalità sostenibili fruizione e tutela; individuazione di nuove centralità produttive e siti di eccellenza (il florovivaismo e la ridefinizione della localizzazione dell'aeroporto); il nuovo scalo aeroportuale nell'area della Piana di Milazzo e Barcellona.

Nel corso della presentazione Leonardi ha voluto sottolineare la condivisione "bipartisan" del consiglio provinciale, elogiandone «la posizione di grande maturità, non condizionata politicamente», anche se proprio il presidente del consiglio Pasquale Monea ha voluto precisare che «l'organo ha fatto solo il suo dovere con grande serietà».

Firmata l'alleanza tra Piemonte e Liguria. Terzo Valico, extragegittito per le infrastrutture, ambiente: tutte le linee di collaborazione

21 febbraio

<http://www.savonanotizie.it/scheda.php?sezione=online&idart=9947>

Dopo l'appuntamento dello scorso 2 luglio a Noli (Savona), ieri le Giunte regionali di Piemonte e Liguria si sono riunite in seduta comune a Torino, presso il Circolo dei lettori.

I presidenti Bresso e Burlando hanno firmato cinque intese che segnano un altro passo importante nel percorso di unità e condivisione avviato in materia di trasporti, infrastrutture e ambiente.

La prima è un accordo per la riorganizzazione e la gestione dello scalo intermodale di Alessandria. Una sorta di condivisione politica a monte della firma del protocollo d'intesa - che sarà sottoscritto nelle prossime settimane - da parte di tutti i soggetti coinvolti: Regioni, Ferrovie dello Stato, Provincia e Comune di Alessandria, autorità portuali,

Camere di Commercio e associazioni imprenditoriali.

Le due Regioni hanno sviluppato nel corso degli ultimi due anni una serie di iniziative comuni per lo sviluppo della portualità, dell'intermodalità e della logistica, imperniato, da un lato, sui porti liguri, e, dall'altro sugli scali e sulle piattaforme del basso Piemonte, in particolar modo sullo scalo di Alessandria. Questo è ora supportato dall'accordo con le Ferrovie dello Stato e dalla scelta del Comitato Portuale di Genova di individuare la propria area di retroporto nello scalo merci di Alessandria.

La seconda, "Intesa in ordine all'attuazione degli interventi finanziabili ai sensi dell'art. 1, commi 247, 248, 249 e 250 della legge 244/2007 (finanziaria 2008)", stabilisce che l'extraggettito Iva dell'import-export delle attività di porti e interporti venga utilizzato, come consentito dalla Finanziaria 2008, per il potenziamento della rete infrastrutturale e, in particolare, per il miglioramento del collegamento tra il sistema dei porti liguri e l'entroterra piemontese con funzioni di retroporto, in raccordo con le principali reti di trasporto plurimodale, privilegiando la modalità su ferro e il trasporto combinato.

Con la terza intesa le due Regioni si impegnano a sostenere la candidatura congiunta di Torino e Genova a sede dell'Authority nazionale dei Trasporti, promuovendo la costituzione di un Comitato promotore, allargato ai rappresentanti delle forze imprenditoriali e delle forze sociali, agli enti territoriali, alle istituzioni universitarie e ai Centri di ricerca e alta formazione.

La quarta intesa stabilisce di sviluppare una comune strategia di presenza nell'ambito dei principali eventi fieristici internazionali di promozione della logistica, coinvolgendo i porti, gli interporti e le piattaforme logistiche.

Il quinto documento sottoscritto è un protocollo di intesa relativo alla bonifica dell'ex-Acna di Cengio e allo sviluppo ambientale ed economico della valle Bormida.

Piemonte e Liguria si impegnano così a produrre, entro quattro mesi dalla firma odierna, una proposta di atto integrativo dell'accordo di programma dello scorso 4 dicembre del 2000 per il recupero ambientale e economico della Val Bormida e per effettuare un coordinamento sulla gestione delle risorse idriche comuni.

Per quanto riguarda gli aspetti costituzionali e le relative ipotesi di cooperazione fra le due Regioni, le due Giunte hanno esaminato le opportunità fornite dalle interpretazioni degli articoli 116 e 117 della Costituzione. "Abbiamo deciso - ha dichiarato la presidente Bresso - di iniziare a sfruttare le possibilità offerte dall'articolo 117, che consente alle Regioni di varare intese su molte materie. Queste intese, che possono essere stabilite anche da "organi comuni" alle due Regioni, devono essere approvate dai rispettivi Consigli regionali con leggi distinte ma gemelle.

A breve si svolgerà un incontro fra i due Consigli regionali proprio affinché esaminino una proposta di legge comune, che struttureremo insieme, per attuare l'articolo 117.

Nel frattempo, continuiamo comunque a seguire il percorso dell'articolo 116 con l'intento di proporre al governo la richiesta di nuove competenze, sinergiche, come per esempio nei campi dell' università ed energia".

Un percorso completamente condiviso dal presidente ligure Burlando, che ha fatto, relativamente all'utilizzo dell'articolo 117, l'esempio di una legge che potrebbe stabilire il percorso di un'autostrada fra la costa e l'entroterra piemontese, la quale potrebbe in questo modo essere appaltata e finanziata in modo molto più agile ed efficace.

"Al centro del nostro confronto sulle intese per le infrastrutture - ha dichiarato - vi è stato l'obiettivo di ottenere dal governo la più rapida attuazione della norma prevista dalla Finanziaria sul federalismo fiscale per le infrastrutture collegate ai porti. C'è accordo tra Piemonte e Liguria sulla priorità rappresentata dal Terzo Valico. Ne ho parlato ieri a Roma anche col ministro Padoa-Schioppa: mi auguro che la norma sia stabilizzata e che possa al più presto consentire rapporti col mondo finanziario perché le infrastrutture necessarie a rispondere al previsto aumento dei traffici portuali possano essere programmate".

Dopo la riunione i presidenti Bresso e Burlando hanno incontrato, presso la sede di via Fanti, le Giunte delle due Confindustrie regionali, guidate dai presidenti Luigi Rossi di Montelera e Umberto Riso, il presidente dell'Unione Industriale di Torino, Alberto Tazzetti e il presidente di Confindustria Genova, Marco Bisogno, per approfondire ulteriori possibilità di collaborazione, soprattutto nei campi dell'energia, università, ricerca e internazionalizzazione, infrastrutture e sostegno alle imprese.

Breve sintesi di altri argomenti affrontati durante la riunione:

Ricerca e Università

L'accordo di collaborazione tra la Regione Piemonte e la Regione Liguria, firmato a Noli (SV) lo scorso 2 luglio, prevede di instaurare una collaborazione permanente fra i due enti per la promozione della ricerca scientifica e dell'innovazione in materia di biotecnologie e salute e di favorire la collaborazione tra Università e Centri di ricerca del Piemonte e della Liguria. In attuazione dell'accordo, è stato presentato oggi, dall'assessore Bairati, un progetto di fattibilità per una collaborazione scientifica tra le due Regioni sulle cellule staminali e sull'imaging molecolare redatto dal Molecular Biotechnology Center (MBC) dell'Università degli Studi di Torino.

(Per il finanziamento del progetto, la Direzione Innovazione Ricerca e Università della Regione Piemonte ha destinato, per il biennio, due milioni di euro). L'obiettivo della collaborazione è quello di avviare un programma comune sullo studio delle cellule staminali e sul loro utilizzo terapeutico e sullo sviluppo di nuovi sistemi, dispositivi e reagenti di imaging molecolare "in vivo".

Una ricerca di questo tipo è costosa e richiede, soprattutto in Italia, scelte strategiche corrette, quindi la collaborazione fra gli enti locali. Ciò può consentire di individuare nella comunità scientifica punti di forza sui quali far leva per realizzare indagini più sistematiche e come tali in grado di fornire soluzioni vincenti.

Internazionalizzazione

Ceip e Liguria International, i due enti strumentali regionali che si occupano di internazionalizzazione e che rappresentano il sistema camerale e datoriale dei rispettivi territori, hanno firmato il 24 gennaio 2008 un Memorandum of Understanding, sostenuto dalle rispettive Giunte regionali, che prevede di avviare un percorso comune di coordinamento sull'organizzazione di missioni sui mercati esteri ritenuti di comune interesse. L'obiettivo è promuovere il sistema economico piemontese-ligure e ottimizzare i rispettivi Sportelli Regionali per l'Internazionalizzazione (SPRINT), anche al fine di connotare territorialmente il sistema Piemonte-Liguria nell'ambito dell'Area Geografica Nord Ovest. Il raggiungimento di tale obiettivo presenta infatti importanti caratteristiche nella comprensione geopolitica delle rispettive attività imprenditoriali all'estero, con obiettivi positive ricadute sulle imprese. Un primo esempio concreto frutto di questa collaborazione è la partecipazione congiunta al MIPIM di Cannes, uno dei maggiori eventi internazionali in materia di real estate.

Turismo

Sul fronte turistico è stata avviata la pianificazione di azioni congiunte sia in termini di promozione che di sviluppo dei prodotti e di pacchetti comuni, a partire dall'enogastronomia, in modo da potenziare e sfruttare al meglio la complementarità dell'offerta turistica tra Piemonte e Liguria. Verrà istituito un tavolo di confronto per lo sviluppo dei collegamenti aerei low cost, a cui parteciperanno i rispettivi Assessorati ai Trasporti, Turismo e Bilancio e presso gli aeroporti di Torino Caselle e di Genova verranno inseriti gazebo informativi delle due regioni per una promozione incrociata. Una promozione congiunta sarà realizzata anche presso il terminal Costa a Savona. Sul mercato internazionale si punterà al marchio Piemonte/Liguria come un marchio di qualità in particolare in America e Canada, target strategici per entrambe le regioni. Per questi mercati si lavorerà a prodotti di nicchia mirati, attraverso tour operator di qualità e Internet marketing. In particolare in occasione dell'apertura della sede di Eataly a New York, che coinvolge entrambe le regioni dal punto di vista commerciale e turistico, verranno realizzate, a partire dalla prima metà del 2008, azioni di promozione congiunte. Si lavorerà anche per una partecipazione congiunta all'edizione 2009 della Fiera Internazionale del turismo, BIT, di Milano.

Istruzione

In materia di istruzione è stata ribadita, dalle due Regioni, la volontà di collaborare soprattutto per quanto riguarda l'accREDITAMENTO delle strutture formative che consentono l'assolvimento dell'obbligo di istruzione destinate ai giovani fino ai 18 anni. È stata ribadita una concordanza di fondo sulle linee di indirizzo da seguire, sui criteri sostanziali da stabilire a sostegno e a garanzia dell'utenza e sulla metodologia di lavoro. Le due Regioni hanno deciso di sviluppare insieme i parametri relativi alle certificazioni delle competenze, sia degli operatori formatori che degli allievi. L'obiettivo è quello di firmare al più presto un atto comune di intenti, tenendo conto anche delle linee guida contenute nel decreto nazionale recentemente approvato.

Protocollo d'intesa per l'Interporto di Termoli

20 febbraio

http://www.agopress.info/vis_news00.asp?id_news=160017

È stato firmato il protocollo d'intesa tra il Consorzio industriale del basso Molise ed il Comune di Termoli, per la realizzazione dell'Interporto del centro adriatico. Grazie all'accordo, il ministero delle Infrastrutture potrà presentare il progetto all'attenzione del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica e sbloccare così l'utilizzo delle risorse necessarie alla costruzione dell'opera. "A questo punto – ha commentato il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro – ci sono tutte le condizioni per trasformare in realtà un disegno che per troppi anni è rimasto solo sulla carta, e che può invece diventare un tassello importantissimo nello sviluppo infrastrutturale e logistico del Molise".

Grandi opere. Cattaneo: "Prosegue il lavoro". Nel Cipe di venerdì la "Variante Garibaldi" della linea 5 MM. Si attende il parere del ministero dell'Ambiente sull'accessibilità di Malpensa 18 febbraio

<http://www3.varesenews.it/lombardia/articolo.php?id=91926>

Una verifica puntuale delle opere infrastrutturali prioritarie da sottoporre al prossimo Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) del 22 febbraio e un approfondimento sulla Pedemontana e sul collegamento Lecco-Bergamo. Sono stati principalmente questi i temi al centro dell'incontro svoltosi a Palazzo Pirelli, fra l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Raffaele Cattaneo e il ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Antonio Di Pietro. Presenti anche i presidenti delle Province di Milano, Filippo Penati, di Bergamo, Valerio Bettoni, di Lecco, Virginio Brivio, i sindaci dei Comuni interessati, i presidenti della Camera di Commercio di Lecco, Vico Valassi, e di Bergamo, Roberto Sestini, e i rappresentanti di Anas e Pedemontana Lombarda Spa. Da quanto emerso dall'incontro, sarà sicuramente sottoposto al vaglio del Cipe l'approvazione del progetto della variante "Garibaldi" della metropolitana milanese M5 (Garibaldi-Bignami). Sono invece in attesa del parere del Ministero dell'Ambiente la SS341 (relativa all'accessibilità di Malpensa) e la variante dell'autostrada A4 nel tratto Bernate Ticino. Per quest'ultima opera, il ministro Di Pietro si è impegnato a far in modo che possa pervenire dai ministeri competenti la documentazione necessaria, così che la variante possa andare al pre Cipe di mercoledì 20 febbraio o, al più tardi, a quello previsto entro la prima settimana di marzo. Anche l'approvazione della variante del progetto definitivo della SS38 riguardante l'attraversamento di Tirano, secondo quanto emerso dal confronto di oggi, sarà affrontata in sede di pre-Cipe mercoledì prossimo. Sono stati poi affrontati anche temi riguardanti il tratto Meda-Lentate sul Seveso della Pedemontana e quello del finanziamento di alcuni tratti della Lecco-Bergamo. Per quanto riguarda il primo, Pedemontana si impegna a studiare, e presentare entro 30 giorni, in accordo con i Comuni del territorio, un approfondimento del progetto che, comunque, ne garantisca la compatibilità ambientale.

«Per ciò che concerne invece il collegamento Lecco-Bergamo – ha detto Cattaneo - visto che le amministrazioni locali hanno già finanziato la loro quota dei lavori, il ministero delle Infrastrutture si è impegnato a individuare e sottoporre al Cipe il programma di finanziamenti dei tratti ritenuti prioritari in quanto già in stato di progettazione avanzata. Prosegue dunque il lavoro positivo che da tempo stiamo portando avanti in Lombardia - ha concluso Cattaneo -. La collaborazione, incentrata anzitutto su un confronto continuo con tutte le parti interessate, è infatti il metodo che garantisce i risultati necessari per lo sviluppo delle infrastrutture del territorio lombardo».

Piattaforma interportuale Abruzzo, Lazio, Umbria, Marche

15 febbraio

http://www.regioni.it/newsletter/newsletter.asp?newsletter_data=2008-02-15&newsletter_numero=1088#art5

L'Abruzzo parteciperà alla piattaforma logistica interportuale con le regioni Umbria, Lazio e Marche. Lo ha annunciato l'assessore ai Trasporti, Tommaso Ginoble, dopo che l'Esecutivo regionale ha espresso parere favorevole alle linee programmatiche per la messa a punto di un percorso comune che porterà alla richiesta di fondi governativi. Secondo l'assessore la decisione consente di ottenere per l'Abruzzo almeno due obiettivi: recuperare la regione "all'interno di una traiettoria trasversale tirrenico-adriatica da dove oggi è esclusa; entrare nella programmazione nazionale per l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico". In sintesi, la piattaforma logistica tirrenico-adriatica correrà a Nord, sulle direttrici Civitavecchia-Ancona, e a Sud sulla direttrice Civitavecchia-Roma-Ortona con confluenza ad Avezzano dall'asse Frosinone-Ortona. "La partecipazione ad un progetto di così ampio respiro - ha spiega Tommaso Ginoble - comporterà una nuova infrastrutturazione o un adeguamento dell'esistente. Per quanto riguarda l'Abruzzo - ha aggiunto l'assessore ai Trasporti - è necessario l'adeguamento dei corridoi stradali longitudinali, come la terza corsia dell'A14 e le relative connessioni con la A24 e A25". Sul fronte del sistema portuale, è richiesto il completamento delle opere a mare del porto di Ortona con conseguente allacci ferroviari e stradali. Anche il sistema portuale dovrà essere interessato da un significativo sviluppo del settore cargo per l'aeroporto di Pescara. Sul fronte ferroviario, occorre realizzare nelle adiacenze dell'interporto Val Pescara il centro smistamento merci Regione Abruzzo e il potenziamento della linea Cassino-Sora-Avezzano-Pescara, oltre che l'ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Pescara. L'intesa prevede anche il ricorso ad un ampio programma di formazione e lo sviluppo del mercato delle telecomunicazioni. "Con questa intesa diretta a razionalizzare la logistica - ha concluso Ginoble - siamo convinti di abbattere notevolmente i costi del trasporto: costi ormai prossimi al 50% di quelli sostenuti da una impresa per la logistica".

È vero, le soluzioni progettuali per il nodo di Torino sono complesse ma governabili in uno stretto rapporto con gli enti locali e con il sostegno di adeguate risorse economiche». Parola di Franco Campia, assessore provinciale ai Trasporti. E le difficoltà non nascono solo dal passaggio in mezzo alle case in corso Marche o a Venaria - si parla di circa 100 mila persone che vivono vicino al tracciato - ma anche dall'attraversamento della tangenziale e dei raccordi autostradali vicino a Settimo.

La Provincia ha scelto di usare la nuova linea come punto di partenza per riprogettare un intero pezzo di territorio, corso Marche, appunto, che va dal bivio Pronda fino a Savonera. Lo studio è stato affidato agli architetti/urbanisti Augusto Cagnardi e Vittorio Gregotti. Secondo il presidente Antonio Saitta si «tratta di un'opportunità unica perché ci permette di riqualificare spazi urbani dimenticati». Questo lavoro sarà affiancato dall'elaborazione di un piano di sviluppo strategico dell'area compresa tra Chivasso e il confine francese. Mentre si cercheranno le ricette per la crescita economica e turistica, ingegneri e urbanisti dovranno risolvere almeno sei criticità.

Lo scalo Fs di Orbassano

«E' necessario elaborare un piano regolatore ferroviario», spiega Campia, perché lo scalo, naturalmente, non è stato concepito per linee ad alta capacità. In questo caso non ci sono problemi di spazi e di espropri ma saranno necessari molti lavori infrastrutturali. Secondo l'assessore siamo di fronte a «problemi di carattere tecnico costosi ma governabili».

Orbassano/bivio Pronda

Ad oggi il collegamento con la linea storica è assicurato da una coppia di binari. Per far passare la Torino-Lione sarà necessario quadruplicare le rotaie anche per ospitare i convogli del futuro collegamento metropolitano che dovrebbe raggiungere l'ospedale San Luigi e, forse, correre anche oltre verso le città di Rivalta e Orbassano. In questo caso i problemi sono legati all'interferenza tra la nuova linea e gli insediamenti industriali e commerciali già esistenti. Una delle aree interessate dal raddoppio, infatti, è quella che si colloca dietro il centro commerciale delle Gru. Scarsi gli insediamenti abitativi.

La Défense al Bivio Pronda

Bivio Pronda, oggi, è una grande spazio attraversato da una quantità di binari. Il progetto di Cagnardi ne prevede la copertura e la realizzazione di un centro direzionale che in qualche modo ricorda la Défense di Parigi. Praticamente nulle le interferenze con le abitazioni.

Corso Marche

La presidente della Regione ha parlato di una «fenditura in mezzo alle case». E in effetti tra corso Torino di Grugliasco fino all'attraversamento di corso Francia si concentrano i maggiori insediamenti abitativi, circa 20 mila persone. In questo tratto è prevista la costruzione di un viale urbano su tre livelli: la ferrovia a venti metri di profondità, l'autostrada e poi un boulevard in superficie. I disagi maggiori nasceranno dalla gestione del cantiere. Il modello potrebbe essere quello legato alla realizzazione del metrò su corso Francia - con ogni probabilità saranno studiate compensazioni per residenti e commercianti - anche se ci sono più spazi vuoti da utilizzare.

Da Savonera a Venaria

Il boulevard a tre livelli proseguirà oltre corso Francia per intersecare corso Regina Margherita e la tangenziale e poi collegarsi con la Gronda Mercè. I disagi maggiori potrebbero subirli una parte degli abitanti di Venaria ma le difficoltà maggiori potrebbero essere superate nel caso venisse accolto il progetto presentato da Ativa. La società che gestisce la tangenziale ha presentato l'altro giorno il suo progetto alla commissione Trasporti del Consiglio provinciale. Lo studio prevede di realizzare la quarta corsia autostradale con una trincea interna dove passerebbero i treni. Spesa stimata circa 320 milioni.

Verso Milano

I problemi maggiori nascono dalle interferenze del progetto di Rfi con le strutture autostradali esistenti. Il Comune di Settimo, ad esempio, contesta quella parte del tracciato che passa all'interno dell'area Borsetto. In alternativa c'è il percorso predisposto dalla Provincia che attraversa le basse di Stura. Proseguendo verso Est la Gronda disegnata da Rfi entra in contatto con un complesso raccordo autostradale di arterie che puntano verso Milano e verso Ivrea ed Aosta. La Provincia vorrebbe evitare che si ripetano i disagi dei lavori di ammodernamento dell'autostrada Torino-Milano.

La Provincia di Firenze riorganizza i trasporti pubblici in arrivo della tramvia

15 febbraio

http://www.intoscana.it/intoscana/informarsi/inbreve.jsp?id_categoria=1210&id_sottocategoria=1211&id=154644&language=it

La Provincia di Firenze ha avviato uno studio per valorizzare il sistema di trasporto pubblico in rapporto alla linea 1 della tramvia. Lo ha annunciato questa mattina il presidente della Provincia di Firenze Matteo Renzi, che ha spiegato il piano di riorganizzazione e ammodernamento del sistema di trasporto pubblico.

"Il nostro sistema di organizzazione delle linee è vecchio di 50 anni: quindi il primo passo che facciamo è la 'modellizzazione' del territorio, ovvero avviamo delle simulazioni rispetto al trasporto pubblico. Nella prima settimana di marzo presenteremo con il Comune e la Regione il progetto di riorganizzazione. Un piano che deriva da un investimento di 150 mila euro da parte della Provincia di Firenze per studiare quali sono le modalità migliori per integrare il sistema del trasporto pubblico locale con la linea 1 della tramvia e individuare tutte le possibili sinergie per valorizzare il sistema dei trasporti".

"La riorganizzazione delle linee - ha concluso il Presidente - la valutazione diversa sull'impostazione del Tpl e i denari investiti dalla Provincia vanno esattamente in una direzione: quella dell'innovazione e del coraggio del cambiamento".

Tre Regioni unite per la Tirreno-Brennero

11 febbraio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20080211205634592464.html>

LA SPEZIA - Le quattro province della Spezia, Parma, Massa Carrara e Livorno, ma più in generale le tre aree regionali confinanti Liguria, Emilia e Toscana, si sono riunite a convegno questa mattina presso la sala della Provincia spezzina, con l'eloquente invito ad essere "uniti per la Ti-Bre". Si tratta della nuova direttrice per il centro e nord Europa, che conta di nascere su tratte autostradali, ferroviarie, che dalle zone portuali di Livorno e Viareggio e da quella spezzina, passando per Parma, attraversino la dorsale appenninica con la 'pontremolese', puntando oltre il Brennero. Coordinatore e presidente della Tirreno Brennero srl è l'avvocato spezzino Pier Gino Scardigli. "Io dico ancora, oggi più di ieri, che si può e si deve fare - spiega - e qualcosa è stato fatto. Siamo a buon punto, anche se la meta non è vicinissima. Oggi abbiamo individuato le iniziative da assumere in questi mesi fino alle elezioni. Bisogna intanto velocizzare l'iter procedurale delle opere in partenza. Dobbiamo attivarci perchè Padoa Schioppa e Di Pietro firmino il decreto di recepimento della concessione unica fra Anas e autocamionale della Cisa per la Nogarole Rocca-Parma. E non abbassare l'attenzione". Per il senatore Egidio Banti "sulla Tirreno-Brennero siamo come Sisifo, che spinge un masso, e se lo vede poi sempre ricacciare indietro. Oggi siamo ad un passo dopo il via libera dato finalmente alla Pontremolese; bisogna fare perciò massa critica e far capire che questo progetto porterà vantaggi economici per tutti". Secondo Marino Fiasella, presidente della Provincia della Spezia, e Osvaldo Angeli, presidente della Provincia di Massa Carrara, la questione della direttrice Tirreno-Brennero deve diventare una questione nazionale. "Qui parliamo dello sviluppo del Paese, e non solo del nostro territorio" sottolinea Fiasella. Concorda Angeli: "Questa infrastruttura è fondamentale per l'Italia, come scelta strategica per valorizzare la portualità da Livorno a Genova, superando le arterie di collegamento classiche. Sarà una dorsale per il centro e nord Europa, non intesa come alternativa o contro quel che c'è, ma come compensativa". Per i due presidenti, si andrà anche ad alleggerire l'attuale impatto del trasporto su gomma, favorendo i trasporti via mare e quelli su rotaia. Opinione condivisa anche dal presidente della Provincia di Parma, Vincenzo Bernazzoli. (ANSA)

Abruzzo in piattaforma logistica interportuale

11 febbraio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/regioni/20080211205834592469.html>

L'AQUILA - L'Abruzzo parteciperà alla piattaforma logistica interportuale con le regioni Umbria, Lazio e Marche. Lo ha annunciato l'assessore regionale ai Trasporti, Tommaso Ginoble, dopo che la Giunta d'Abruzzo ha espresso parere favorevole alle linee programmatiche per la messa a punto di un percorso comune che porterà alla richiesta di fondi governativi. La decisione, come spiegato dall'assessore, "consente di ottenere per l'Abruzzo almeno due obiettivi: recuperare la regione all'interno di una traiettoria trasversale tirrenico-adriatica da dove oggi è esclusa ed entrare nella programmazione nazionale per l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico". In sintesi, la piattaforma logistica tirrenico-adriatica correrà a Nord, sulle direttrici Civitavecchia-Ancona, e a Sud sulla direttrice Civitavecchia-Roma-Ortona con confluenza ad Avezzano dall'asse Frosinone-Ortona. "La partecipazione ad un progetto di così ampio respiro - ha spiega Tommaso Ginoble - comporterà una nuova infrastrutturazione o un adeguamento dell'esistente. Per quanto riguarda l'Abruzzo - ha aggiunto l'assessore ai Trasporti - è necessario l'adeguamento dei corridoi stradali

longitudinali, come la terza corsia dell'A14 e le relative connessioni con la A24 e A25". Sul fronte del sistema portuale, è richiesto il completamento delle opere a mare del porto di Ortona con conseguente allacci ferroviari e stradali. Anche il sistema portuale dovrà essere interessato da un significativo sviluppo del settore cargo per l'aeroporto di Pescara. Sul fronte ferroviario, occorre realizzare nelle adiacenze dell'interporto Val Pescara il centro smistamento merci Regione Abruzzo e il potenziamento della linea Cassino-Sora-Avezzano-Pescara, oltre che l'ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Pescara. L'intesa prevede anche il ricorso ad un ampio programma di formazione e lo sviluppo del mercato delle telecomunicazioni. "Con questa intesa diretta a razionalizzare la logistica - ha concluso Ginoble - siamo convinti di abbattere notevolmente i costi del trasporto: costi ormai prossimi al 50% di quelli sostenuti da una impresa per la logistica". (ANSA).

Confindustria, no a stop ferrovie merci su rotaia

11 febbraio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/regioni/20080211205634592465.html>

NUORO - Confindustria si oppone con fermezza alla decisione di Trenitalia spa di ridimensionare le infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci e la sospensione dell'unico servizio di trasporto ferroviario su nave, operato dalla motonave Garibaldi. Lo sostiene il vicepresidente dell'Associazione Roberto Bornioli. "Riteniamo che si tratti di una palese contraddizione con il diritto alla continuità territoriale che riguarda le persone ma anche le merci. E' una decisione che comporta un'ulteriore e grave penalizzazione della Sardegna centrale, schiacciata da una crisi senza precedenti, poiché colpisce direttamente sia le imprese che movimentano già merci su rotaia, sia quelle che intendono farlo. Tutte quante subiranno pesanti aggravii, di costo e logistici, che pregiudicano qualsiasi seria ipotesi di sviluppo e competitività, soprattutto nelle aree industriali dove operano imprese del settore chimico, tessile, agroalimentare, lapideo-estrattivo". Secondo Confindustria i soli prodotti chimici e lapidei di alcune aziende della Sardegna centrale bastano a movimentare almeno 400 mila tonnellate all'anno di merci in uscita. Per questo e' necessario individuare le iniziative per impedire un ennesimo e brutale colpo all'economia della Sardegna centrale. Confindustria ha chiesto un incontro urgente all'assessore regionale dei Trasporti, Sandro Broccia e a quello dell'Industria, Concetta Rau, per cercare soluzioni che oltre ad evitare questo ridimensionamento prevedano una strategia di sviluppo del trasporto su ferrovia per le merci a salvaguardia delle imprese. (ANSA)

Svolta per la Perugia-Ancona grazie all'approvazione del Documento di programmazione annuale

7 febbraio

http://www.newgol.com/index.php?sezione=articolo&id_articolo=1391

L'approvazione del Documento annuale di programmazione economica mostra una svolta definitiva e risolutiva rispetto al completamento della Perugia - Ancona, effetto di una politica responsabile da parte della Giunta regionale che ha scelto di destinare le risorse finanziarie disponibili per completare le diverse infrastrutture viarie in costruzione da anni". Lo afferma il consigliere regionale Pavilio Lupini (Prc) spiegando che "vengono investiti 70 milioni di euro per riappaltare il tratto di Valfabbrica della Perugia - Ancona, oggetto di un contenzioso tra Anas e l'impresa Grassetto. Anche il tratto di Pianello, ricompreso nella Quadrilatero, verrà appaltato entro l'anno in corso. Per la prima volta questa importante arteria di collegamento vedrà cantieri aperti lungo tutto il percorso, con prospettive di ultimazione dei lavori che sono dunque concrete ed a scadenza temporale molto ravvicinata. E' stato inoltre finanziato - continua Lupini - il completamento della Flaminia, nel tratto Nocera Umbra - Fossato di Vico i cui lavori, peraltro modesti, dovrebbero ultimarsi in tempi molto rapidi". "Inizieranno entro l'anno in corso - aggiunge infine il consigliere regionale di Rifondazione comunista - i lavori per la Pian D'Assino, da Gubbio a Mocaiana. Rimane ora da concentrare lo sforzo per inserire il suo completamento nel piano triennale dell'Anas Un anno dunque molto importante e positivo per la viabilità del comprensorio eugubino - gualdese, che in questo modo supera il suo annoso isolamento viario attraverso il completamento di un'opera strategica per la Regione ed in costruzione da alcuni decenni.

Autostrada Molise, Di Pietro firma decreto

6 febbraio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20080206141534589270.html>

CAMPOBASSO - Il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro ha firmato il decreto che trasferisce dall'Anas alla società Autostrada del Molise funzioni e poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per realizzare la bretella Termoli-San Vittore, di collegamento tra le autostrade A/1-A/14. Il Molise, dichiara Di Pietro "è così la prima Regione in

Italia a dare attuazione al nuovo federalismo autostradale previsto dalla Finanziaria 2008". La firma del decreto, in attuazione della Finanziaria, giunge dopo la costituzione della società avvenuta a gennaio. Ieri, approvando in Consiglio regionale la proposta di legge della Giunta, il Molise ha deliberato la propria partecipazione al capitale della società. "La collaborazione - commenta Di Pietro in una nota - diventa la chiave di volta per superare particolarismi e difficoltà, dotando finalmente la regione di quelle infrastrutture necessarie e attese per tanto tempo per il collegamento con le grandi vie di comunicazione". "L'esperienza pilota che abbiamo condotto su questo terreno - aggiunge il ministro - ci dice che la condivisione paritetica delle responsabilità tra amministrazione centrale e locale è la via attraverso la quale il partito del fare può far prevalere le sue ragioni, quelle dell'interesse generale delle popolazioni e dei territori, cui troppo spesso si oppongono degli sparuti signor no in cerca d'autore". (ANSA)

Infrastrutture, 2007 anno del tutto deludente. PietroLafranco traccia un bilancio dell'anno appena trascorso *1 febbraio*

http://www.newgol.com/index.php?sezione=articolo&id_articolo=1198

La Presidente Lorenzetti e l'assessore Mascio invece che visitare cantieri riflettano sul fatto che il 2007 è stato un anno del tutto deludente per le opere infrastrutturali umbre, tant'è che permangono inalterate tutte le note criticità stradali, ferroviarie e aeroportuali, indice di una politica fallimentare per il centro-sinistra anche in questo settore.

Nel dettaglio, il progetto di trasformazione in autostrada o di ammodernamento della E45 ha subito un deciso stop a causa del ritiro del SIA (Studio di Impatto ambientale) da parte dell'ANAS, bloccando di fatto l'iter progettuale. La principale arteria viaria dell'Umbria è completamente abbandonata a se stessa; infatti, non solo bisognerà attendere ancora molti anni (si parla addirittura di 15) per la sua definitiva trasformazione in autostrada, ma addirittura non si potrà contare nemmeno sulle necessarie risorse per la sua manutenzione ordinaria e straordinaria, poiché l'Anas ha già tagliato nel biennio 2006-2007 il 90% di quelle precedentemente messe a disposizione, e ne ha previste molto poche anche per il 2008. La Regione, nel DAP, si limita semplicemente a "sollecitare" l'ANAS per i necessari interventi poiché il Centro-Sinistra, essendo preda di veti incrociati da parte dei sedicenti "ambientalisti", non è nelle condizioni di agire. Ci vuole ben altro per risollevare le sorti di quella che è diventata una vera e propria mulattiera e che rappresenta una delle direttrici necessarie allo sviluppo economico dei nostri territori.

Anche per il Nodo di Perugia non c'è ad oggi alcuna prospettiva e lo stop dato al progetto esecutivo in prima istanza dal TAR, e poi anche dal Consiglio di Stato, in seguito ad un'omessa gara per l'assegnazione della progettazione, getta nubi ulteriori sulla realizzazione nel breve-medio periodo di questa importante opera viaria. Nel frattempo, la spesa iniziale è passata dai settecento milioni a oltre un miliardo e cento milioni di euro.

Riguardo al tratto umbro della E78, non si è fatto alcun passo in avanti. Stancamente si ripete che si è in una fase di ricerca di un tracciato "condiviso" tra i Comuni interessati, ma la situazione permane congelata e non si intravedono azioni concrete verso l'inizio della cantierizzazione di un collegamento necessario per l'economia dell'intero territorio alto tiberino.

Circa la Perugia-Ancona si fa riferimento a nuovi finanziamenti, messi sì a disposizione dall'ANAS, ma in un arco temporale troppo ampio, rimanendo così incerta la data dell'effettiva realizzazione che potrebbe essere rimandata a non prima del 2012, ma che per stessa affermazione dell'assessore competente rischia di slittare al 2015.

Riguardo alle opere cosiddette "minori" - quali la SS219 Pian d'Assino o la strada 220 Pievaiola - nel DAP si parla rispettivamente di pubblicazione del bando per la realizzazione dei lavori e di predisposizione della pubblicazione della gara d'appalto. È alla luce del sole come, rispetto a queste opere, si siano accumulati anni di ritardi e che, a causa di promesse e rassicurazioni mai mantenute dalla Giunta, i cittadini di quelle zone dovranno ancora attendere parecchio tempo per veder soddisfatte le proprie legittime pretese di contribuenti/utenti.

La FCU pur con i lavori di elettrificazione della linea in atto, rimane un servizio assolutamente lento, antieconomico ed inefficiente. Rimane irrisolto il problema del collegamento a Nord della ferrovia con le linee di Trenitalia e non si investe con convinzione su un'offerta appetibile per la potenziale clientela. La stessa elettrificazione della linea rimarrà a lungo incompleta tra le Stazioni di Perugia-Sant'Anna e Ponte San Giovanni.

Il potenziamento dell'aeroporto di Sant'Egidio, pur con le recenti cospicue risorse, va a rilento e rischia la forte concorrenza di aeroporti vicini come quello di Viterbo. Resta, tuttavia, l'unica nota positiva di un 2007 davvero "nero" per le infrastrutture umbre.

Più che visitare cantieri, gli amministratori regionali riflettano sui loro fallimenti.

Aeroporti: Bianchi e Marrazzo, firmata intesa sede Viterbo

1 febbraio e 31 gennaio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/traspaereo/20080131191134585725.html>

<http://www.helpconsumatori.it/news.php?id=17020>

Il Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi e il Presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo hanno firmato oggi presso la sede del Ministero dei Trasporti, l'atto di intesa programmatica che individua Viterbo quale sede di aeroporto aperto al traffico civile commerciale. Il documento d'intesa - spiega un comunicato congiunto Ministero-Regione Lazio - prende atto che l'attuale assetto del sistema aeroportuale regionale, incentrato sui due aeroporti di Fiumicino e Ciampino, non è idoneo a fronteggiare lo sviluppo della crescente domanda di traffico aereo, soprattutto considerate le gravi ripercussioni che già vive la popolazione residente nel contesto territoriale, altamente urbanizzato, limitrofo all'area del sedime aeroportuale di Roma Ciampino". Il comunicato ricorda inoltre che "In seguito all' istruttoria svolta dall'apposita Commissione istituita dal Ministro Bianchi e' stato individuato, sulla base dei criteri di valutazione comparativa, il sito di Viterbo"

Firmata l'intesa programmatica che individua Viterbo come sede del nuovo aeroporto aperto al traffico civile commerciale nel Lazio. Nell'ambito del traffico aereo l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) prevede una domanda che a Roma sarà di circa 50 milioni di passeggeri nel 2020. È quanto si legge in una nota della Regione Lazio.

L'atto di intesa programmatica tra il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi e il presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo, firmato ieri, individua dunque Viterbo come sede del nuovo aeroporto aperto al traffico civile. "Il documento d'intesa - si legge nella nota - prende atto che l'attuale assetto del sistema aeroportuale regionale, incentrato sui due aeroporti di Fiumicino e Ciampino, non è idoneo a fronteggiare lo sviluppo della crescente domanda di traffico aereo" soprattutto in relazione alle ripercussioni sulla popolazione residente nell'area di Ciampino. In seguito all'istruttoria svolta dalla Commissione istituita dal Ministro, è stata dunque individuata la sede di Viterbo. E secondo studi condotti dall'Enac la domanda di trasporto aereo che interesserà il bacino di Roma sarà di circa 50 milioni di passeggeri nel 2020. In questo contesto, prosegue la nota, "il presidente della Regione Piero Marrazzo inoltre, sulla base di un ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale, ha richiamato la necessità di avviare l'individuazione di un terzo scalo, a valenza regionale, nel sud della Regione".

Il passaggio successivo sarà dunque la convocazione della conferenza dei servizi. "Le parti firmatarie - continua il comunicato - si sono impegnate, nell'ambito delle rispettive competenze, a promuovere direttamente, o indirettamente, mediante interventi di indirizzo, vigilanza e controllo, le attività necessarie alla delocalizzazione del traffico aereo attualmente gravitante sull'aeroporto di Ciampino promuovendo le procedure e le attività idonee per la realizzazione delle necessarie infrastrutture, compresa l'implementazione dei collegamenti viari e ferroviari con la Capitale, nonché per il reperimento degli strumenti finanziari". Obiettivo è rendere lo scalo di Viterbo operativo entro 36 mesi.

INFRASTRUTTURE E AMBIENTE

Bioenergie, Ronchi: in Italia poche infrastrutture "alternative"

11 febbraio

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=491964>

"Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che garantisce i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri". Questa la prima definizione di Sviluppo sostenibile nel rapporto Brundtland (dal nome della presidente della Commissione, la norvegese Gro Harlem Brundtland) del 1987 e poi ripresa dalla Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo dell'Onu (World Commission on Environment and Development, Wced). Oggi a Firenze, nel corso della terza edizione del Master Economia, il confronto sulle energie rinnovabili ha visto tra i principali protagonisti il senatore del Partito democratico, Edo Ronchi, che ha ribadito l'importanza del tema dell'efficienza energetica nel 21esimo secolo. "L'Italia - ha detto Ronchi -, nel momento in cui si è richiesta maggiore efficienza energetica per accrescere la competitività del paese, si è giocata il vantaggio che aveva acquisito, rispetto alle altre realtà europee, nel corso degli anni '90". Negli ultimi 15 anni, secondo l'esponente del Pd, nel nostro paese si è consumata sempre più energia in maniera inversamente proporzionale rispetto alla crescita del paese e della sua produttività. In questo contesto non va dimenticato che il protocollo di Kyoto pone come obiettivo Ue al 2020 un risparmio energetico pari al 20 per cento rispetto ai consumi tendenziali del 2005. Questo, per l'Italia, significa un risparmio energetico di circa 34 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (Mtep).

Nella direzione giusta sembrano dunque andare le tecnologie destinate allo sfruttamento energetico delle fonti rinnovabili, l'integrazione dei servizi e le energie pulite. Un esempio vincente di aggregazione lo troviamo in Toscana Energia, la nuova società regionale del gas e dell'energia, quinto operatore nazionale nel settore della distribuzione del gas e la più grande aggregazione di Enti Locali del Centro Sud Italia. L'Azienda è al servizio dei cittadini e della Toscana, per migliorare la qualità dei servizi e promuovere l'estensione della metanizzazione mantenendo un forte legame con il territorio ed elevati standard di qualità, a salvaguardia dell'ambiente e a difesa della salute dei cittadini e dei lavoratori. Come lo stesso Lorenzo Becattini, presidente dell'azienda, afferma: "Utilizzare più saggiamente le risorse energetiche a nostra disposizione, che nel breve periodo sono principalmente costituite da metano, è un dovere morale che abbiamo come cittadini e nei confronti delle future generazioni. Il compito di un'azienda come Toscana Energia è anche quello d'investire perché ciò avvenga". Ad esempio, nell'area ospedaliera di Careggi (Firenze), ha ricordato Becattini, "stiamo lavorando insieme ai nostri partner per costruire una centrale energetica all'avanguardia che permetterà risparmi economici e una migliore tutela dell'ambiente".

Un progetto ambizioso questo: una centrale di trigenerazione alimentata a gas naturale che permetterà la gestione di tutte le forniture energetiche (termiche, elettriche e di raffrescamento) per il complesso ospedaliero. I risparmi economici ed energetici per la collettività stimati saranno di 4 mila tonnellate equivalenti petroli (o tep), evitando l'emissione in atmosfera di circa 7 mila tonnellate annue di anidride carbonica, 130 di anidride solforosa e 13 di polveri sottili PM10. A conclusione del Master Economia l'ad del gruppo Italgest, società leader nel settore dell'energia, Paride De Masi, ha illustrato l'operazione del Polo integrato per le energie rinnovabili che, con un investimento totale di 433 milioni di euro per la realizzazione di una grande centrale fotovoltaica, punta alla riqualificazione ambientale del Petrolchimico di Brindisi. "Tale centrale non emette emissioni atmosferiche e acustiche, ha una bassa e facile manutenzione ed è un concreto contributo alla riduzione della dipendenza da fonti combustibili convenzionali", ha spiegato De Masi. "Questa buona pratica di riconversione industriale - ha aggiunto - è un tangibile apporto al raggiungimento degli obiettivi del protocollo di Kyoto".

Il Polo prevede altresì, oltre a quattro campi eolici, la realizzazione di due impianti di biomasse che attraverso la combustione di oli vegetali grezzi, concorrono su scala globale alla riduzione dei gas serra in atmosfera. Infatti la Co₂ prodotta deriva da carbonio di origine vegetale fissato dalle colture attraverso il processo di fotosintesi. "Infine - ha ricorda De Masi- questo impianto permetterà la produzione locale degli oli necessari agli impianti con il conseguente rilancio dell'agricoltura locale attraverso la riconversione delle colture non più redditizie ed un potenziamento del ciclo di lavorazione dei frantoi oleari".

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

Le priorità della Regione per il 2020. Incenerire più rifiuti, puntare sul fotovoltaico, ma soprattutto realizzare la metro, 50 stazioni ferroviarie e completare il grande raccordo anulare laziale 19 febbraio
http://www.abitarearoma.net/index.php?doc=articolo&id_articolo=7226

"Come poter trovare le risorse sul mercato e interagire con i privati senza perdere il potere di decidere?" s'interroga Piero Marrazzo, presidente della Regione, durante il convegno "Lazio 2020, immaginare il futuro: le infrastrutture", organizzato dalla Confservizi Lazio alla Sala della Camera di Commercio in piazza di Pietra, martedì 19 febbraio 2008 alle 10.

In campo ci sono tre temi cruciali per il futuro della Regione: la crescita e l'ammodernamento delle infrastrutture, la gestione del ciclo dei rifiuti e l'introduzione di fonti energetiche rinnovabili come il fotovoltaico.

Due elaborati, uno presentato dalla Confservizi Lazio sul futuro sistema di governance delle infrastrutture nel Lazio, e l'altro più analitico eseguito dal Censis, hanno evidenziato "la necessità di accelerare la costruzione delle infrastrutture - sottolinea Giuseppe Labarile, presidente della Confservizi Lazio - che si trovano ancora in uno stato di attuazione iniziale. Manca la quantificazione degli investimenti, ad esempio per la delocalizzazione dell'aeroporto di Ciampino a Viterbo."

"Ma come portare 8 milioni di persone da Viterbo a Roma?" - si chiede Marrazzo.

"La mancanza di pianificazione della pubblica amministrazione - mette in evidenza Giuseppe Roma, direttore del Censis - aumenta il rischio di una crescente insostenibilità del sistema.

Dal 2001 al 2006 gli occupati nel Lazio sono aumentati del 16%, molto rispetto al 6,4% della media nazionale, e così le imprese, cresciute del 12,5%. Ma si è anche moltiplicato il pendolarismo extraurbano: nel 2007 801.000 persone al

giorno sono fluite dai comuni laziali nell'area metropolitana romana, circa il 60,2% in più rispetto al 2001.

All'allargamento del territorio urbanizzato e allo spostamento della popolazione in periferia si aggiunge un aggravante: l'80% dei pendolari usa la modalità veicolare. Si ottiene così una media di 66 automobili ogni 100 abitanti, un record a livello europeo.

Anche l'incremento di rifiuti urbani che dal 2002 al 2006 nel Lazio sono passati da 2,9 a 3,3 milioni di tonnellate necessita di rapide soluzioni, ossia aumentare di 8 linee le 3 linee di termovalorizzazione dei rifiuti." *Claudia Tiffi*

Il futuro dell'economia laziale richiede il potenziamento delle infrastrutture: da una ricerca Censis tre le criticità

19 febbraio

<http://www.italiannetwork.it/news.aspx?ln=it&id=1918>

Nell'ambito dell'iniziativa "Lazio 2020 - Immaginare il futuro: le infrastrutture", promossa da Confservizi Lazio con il contributo della Camera di Commercio di Roma, il Censis ha realizzato un dossier di ricerca relativo a tre temi cruciali per il futuro della regione: il sistema della mobilità, la gestione del ciclo dei rifiuti e il sistema energetico.

Interessanti i dati emersi. Nel Lazio gli occupati nel periodo 2001-2006 sono cresciuti del 16% mentre a livello nazionale solo del 6,4%; e tra 2001 e 2007 il numero delle imprese attive è aumentato del 12,5%, a fronte di un dato nazionale del 5,7%.

E' cresciuta fortemente la rilevanza del turismo: oltre 35 milioni di presenze nella regione con un incremento stimato tra 2001 e 2007 del 21,4%, mentre il dato nazionale è pari a + 5,7%.

Anche in relazione a queste significative dinamiche di crescita, alcune tendenze di fondo relative alla mobilità, allo smaltimento dei rifiuti e al consumo di energia fanno registrare un incremento della domanda e gli scenari tendenziali per il futuro, rendono indispensabili gli interventi che sono stati programmati e che il Censis ha identificato nel Dossier predisposto per Confservizi Lazio.

Per quanto riguarda la mobilità, il Lazio, e Roma in particolare, sconta come è noto un ritardo storico, accumulato nel passato, e solo ora in fase di recupero, nella costruzione delle reti di trasporto, in particolare di quelle su ferro. A partire dall'area metropolitana romana cresce il pendolarismo extra-urbano tra i diversi comuni laziali, che il Censis stima riguardi, nel 2007, 801.000 persone al giorno, il 60,2% in più rispetto al 2001.

Per quanto riguarda i servizi ambientali, secondo gli ultimi dati disponibili, la produzione di rifiuti urbani nella regione risulta in costante aumento: dal 2002 al 2006 si è passati da 2,9 milioni di tonnellate a 3,3 milioni, registrando un incremento del 12,7% (a fronte del +8,9% a livello nazionale).

Infine, per quanto riguarda i temi energetici, il notevole incremento dei consumi finali di energia nella regione (tra 1995 e 2004 cresciuti di ben il 27,9%) è stato trainato dal maggiore volume di attività economiche soprattutto dal terziario i cui consumi energetici sono cresciuti del +34,1%.

Le mete da raggiungere al 2020. Per tutti e tre i settori considerati (mobilità, rifiuti, energia) il progetto 2020 individua un modello altamente innovativo, in cui il tema della sostenibilità diventa centrale.

Nella mobilità, la direzione intrapresa, è quella della rimodulazione del rapporto tra mezzo privato e collettivo; lo sforzo da compiere, e per il quale si sta lavorando anche se non sempre con risorse finanziarie adeguate, riguarda: il completamento e la modernizzazione del network ferroviario regionale su tutta la rete, passando così a disporre di 11 linee a frequenza di tipo metropolitano (offerta per ora garantita dalle sole FR1 e FR3 e dalla Roma-Lido); la programmata e relevantissima estensione della rete della metropolitana romana (nuove linee B1, C e D ed estensione delle tratte esistenti), con l'attestazione in periferia di importanti nodi di scambio tra gomma e ferro, un risultato che, stando agli investimenti effettuati, potrà già in parte essere colto a partire dal 2011; dal punto di vista della rete stradale si tratta di realizzare un telaio di connessione tra i poli regionali, una strategia perseguita dalla Regione Lazio con il GRAL, il Grande Raccordo Anulare del Lazio, i cui interventi fondamentali sono la realizzazione a sud del corridoio intermodale Roma-Latina e del connesso collegamento Cisterna-Valmontone e a nord il completamento dell'autostrada Civitavecchia-Orte.

Nella gestione dei rifiuti, gli obiettivi sono ambiziosi volendo raggiungere entro il 2010 il 50% di raccolta differenziata, modificando il modello organizzativo con precisi investimenti infrastrutturali: la realizzazione di 4-5 nuovi impianti di trattamento secco/umido dei rifiuti urbani residui; la messa a regime di 8 linee di termovalorizzazione (rispetto alle tre attuali); la realizzazione di impianti di compostaggio.

Nel settore dell'energia, sul versante degli obiettivi al 2020 il quadro è già stato disegnato dall'Unione europea; gli impegni per l'intera Unione sono relativi alla riduzione delle emissioni di CO2 del 20% rispetto al 1990, l'aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (fino al 20% del consumo totale) e il miglioramento del 20% dell'efficienza energetica.

"Nel Lazio si sta procedendo a colmare il ritardo infrastrutturale accumulato nei decenni passati" - ha affermato il direttore generale del Censis Giuseppe Roma - "attraverso un programma integrato di iniziative e investimenti che superano le vecchie logiche della pianificazione di carta.

Priorità assolute sono energia e rifiuti da cui dipende la sostenibilità ambientale e produttiva del territorio. Sulla mobilità finalmente l'area romana potrà funzionare come una moderna metropoli grazie al ruolo di metropolitane e ferrovie, mentre attraverso il quadrilatero autostradale si romperà la rottura fra Nord e Sud della Regione, fra costa e aree interne".

Centro Regionale Infrastrutture Sistemi Trasporto Aereo del Lazio

17 febbraio

<http://www.imgpress.it/notizia.asp?idnotizia=31651&idSezione=1#>

Martedì 19 febbraio, a Roma presso la sede di rappresentanza di ARPALAZIO in Via Boncompagni 101, l'assessore regionale all'Ambiente Zaratti e il commissario straordinario dell'Agenzia Regionale di Protezione Ambientale del Lazio Carrubba hanno presentato l'avvio del progetto C.R.I.S.T.A.L. (Centro Regionale Infrastrutture Sistemi Trasporto Aereo del Lazio).

Analogamente a quanto già sperimentato in Lombardia, anche nel Lazio sarà effettuata, e per la prima volta, una valutazione di impatto ambientale che stabilisca la compatibilità tra l'aeroporto con l'abitato circostante. La Regione ha, infatti, finanziato un anno di attività in tal senso e Arpalazio - affiancata da Arpa Lombardia che ha già acquisito un'esperienza analoga sul proprio territorio - effettuerà sia dei monitoraggi tramite strumentazione propria, sia dei controlli delle attività analoghe svolte dalle società di gestione aeroportuali che la simulazione di scenari futuri attraverso l'utilizzo di modelli di calcolo.

Londra, workshop sulla rete di trasporti aerei

14 febbraio

http://cordis.europa.eu/fetch?CALLER=IT_NEWS&ACTION=D&SESSION=&RCN=29134

Il 13 e 14 marzo si svolgerà a Londra (Regno Unito) un workshop sulla rete di trasporti aerei organizzato dalla Piattaforma tecnologica europea del Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa (ACARE).

Parteciperanno al seminario oratori internazionali provenienti dal mondo politico, universitario e industriale.

Obiettivo della manifestazione è chiarire i requisiti, i meccanismi di finanziamento e i processi che caratterizzano la ricerca internazionale, la tecnologia e lo sviluppo nell'ambito dell'aeronautica civile. Oggetto di esame saranno anche le tecnologie duali. Gli organizzatori desiderano inoltre offrire la possibilità di stabilire contatti e di individuare potenziali partner e temi adeguati per il futuro connubio tra ricerca congiunta e progetti tecnologici nel settore dell'aeronautica civile.

ACARE è costituito da circa 40 membri, tra cui una rappresentanza degli Stati membri dell'UE, la Commissione europea e altre parti interessate quali il settore manifatturiero, le compagnie aeree, gli aeroporti, i prestatori di servizi, gli organi di controllo, gli istituti di ricerca e le università.

L'obiettivo principale della piattaforma consiste nell'elaborazione e nello sviluppo di un'agenda strategica di ricerca (SRA) che influenzi tutte le parti interessate a livello europeo nella pianificazione dei programmi di ricerca, in particolare quelli nazionali e comunitari.

Per ulteriori informazioni <http://www.acare4europe.org/html/events.asp>

Sistema portuale integrato: ieri conferenza a Savona

12 febbraio

http://www.targatocn.it/it/internal.php?news_code=44995&cat_code=10

Continua la collaborazione tra Cuneo e Savona per la progettazione di un sistema portuale integrato. Finanziata dal ministero delle Infrastrutture, la ricerca sta approfondendo le possibilità di legare in modo sempre più stretto il capoluogo alla località ligure con la costruzione di un retroporto, ritenuto 'strategico' nella gestione della logistica e delle crescenti quantità di merci che approdano nello scalo commerciale savonese. Di SISTeMA (questo il nome del progetto), di cui si era discusso a Cuneo in una Commissione comunale ad hoc in dicembre, si è tornato a parlare ieri a Savona in una conferenza cui hanno partecipato il Sindaco ligure Federico Berruti, il vicesindaco Paolo Caviglia, di Regione Liguria con l'Assessore all'urbanistica e alle infrastrutture Carlo Ruggeri, Regione Piemonte con l'assessore ai trasporti Daniele Borioli, rappresentanti ed assessori di Provincia di Savona, Provincia di Cuneo, Provincia di Asti,

Autorità Portuale con il Presidente Cristoforo Canavese, oltre a numerosi sindaci della Valbormida e del Cuneese. L'Arch. Francesco Giacobone, responsabile dei programmi strategici del Ministero delle Infrastrutture ha avuto il compito di stilare il bilancio al termine della giornata di lavoro di questo tavolo tecnico. "Savona e Cuneo testimoniano la capacità di saper innovare i propri processi di sviluppo, mettendo in piedi buone pratiche affinché lo sviluppo dei singoli territori contribuisca sempre di più alla crescita dell'economia generale di area vasta". Prosegue Giacobone: "Intorno a questa capacità c'è una condivisione di vedute. La leadership dei due comuni consiste nel concetto di aggregare il consenso, con la costruzione di un grande partenariato che può portare a risultati straordinari. Oggi è accaduto che si è condiviso un percorso; sono state lanciate ipotesi operative con l'identificazione di aree e filiere di prodotto che possono costituire il punto di avvio di questa incredibile azione partenariale. Con uno slogan possiamo dire che non è possibile costruire un progetto del territorio, se non ci sono progetti di territorio. Da parte nostra, del Ministero, noi possiamo aiutare a mettere in piedi i progetti andando oltre le competenze municipali all'interno di un sistema unico. Ci sono risorse già assegnate e altre in via di assegnazione. Il 3 marzo 2008 ci sarà a Roma una conferenza nazionale, all'interno della quale l'esperienza di Savona e Cuneo verrà lanciata come esperienza pilota. Direi quindi un grandissimo risultato."

ACI e Istat, in un volume le strade statali più pericolose d'Italia

8 febbraio

<http://www.helpconsumatori.it/news.php?id=17141>

È la Romea la strada statale più pericolosa d'Italia, seguita dalla Pontina e dalla Pontebbana: questo quanto rilevano ACI e Istat nel volume "Localizzazione degli incidenti stradali 2006", in distribuzione in questi giorni. Nel determinare l'indice di pericolosità delle strade italiane, ACI e Istat hanno tenuto conto della densità degli incidenti stradali (incidenti/chilometro) e della loro pericolosità (morti/incidenti). A livello nazionale, inoltre, sono state considerate solo le strade lunghe almeno 100 chilometri. Nell'elenco di statali con maggiori vittime seguono la Statale del Lago di Como e dello Spluga, Padana Superiore, Statale della Valsugana, Silana Crotonese, Orientale Sicula, Adriatica e Postumia.

(è possibile scaricare l'elenco al sito http://www.helpconsumatori.it/data/docs/StradePericolose_Province.pdf)

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

Il Ministro Bianchi presenta "Una nuova mobilità per l'Italia". Dossier Trasporti: sicurezza ed efficienza nel rispetto dell'ambiente. Il documento che riassume i provvedimenti adottati in materia di trasporti nei 20 mesi del Governo Prodi. Tre i principi guida: efficienza del sistema, sostenibilità economica e ambientale, sicurezza

28 febbraio

<http://www.newsfood.com/Articolo/Italia/2008-02/20080228-Dossier-Trasporti-sicurezza-efficienza-rispetto-ambiente.asp>

«Una nuova mobilità per l'Italia» è il dossier realizzato dal Ministero dei Trasporti per tracciare, a 20 mesi dal suo insediamento con il Governo Prodi, il bilancio di un anno di lavoro, l'opuscolo informativo contiene una sintesi di tutte le attività svolte o in fase di piena realizzazione e integra in una visione d'insieme gli interventi sulle infrastrutture e il sistema del trasporto.

Il decreto Bianchi per la sicurezza sulle strade, la riforma del Trasporto Pubblico Locale, destinata a favorire in particolare lavoratori e studenti pendolari, l'ecobonus per sostenere gli autotrasportatori che rinunciano alla strada e scelgono le Autostrade del mare: questi sono solo alcuni dei provvedimenti messi in atto dal Ministero dei Trasporti e inseriti nel dossier realizzato dal Ministero.

Il Ministro Bianchi ha voluto riportare la politica dei trasporti al centro dell'azione di Governo, invertendo così la tendenza, consolidata nella precedente legislatura, che favoriva la realizzazione di infrastrutture anche al di fuori di un predefinito quadro programmatico. Fra le varie iniziative messe in atto dal Ministero infatti, c'è anche l'attuazione del nuovo Piano Generale della Mobilità. Il progetto, riprendendo le parole dello stesso Ministro, «disegna nuovi modelli di programmazione e gestione della mobilità» e, per farlo, «si articola attorno a tre principi guida: efficienza del sistema, sostenibilità economica e ambientale, e sicurezza».

Nel corso del 2007, il Ministro Bianchi ha messo a punto le Linee guida del Piano Generale della Mobilità con il contributo di un comitato di tecnici e di alcune università italiane, costruendole attorno ad alcune direttrici fondamentali

quali la sicurezza sulle strade, la mobilità dei pendolari e la riforma della logistica. Tuttavia, a differenza delle Linee Guida, che sono già state approvate, manca ancora il sì definitivo al testo integrale del Piano Generale. L' approvazione risolutiva in Parlamento arriverà infatti entro la fine del 2008. Prima di tale data, il progetto dovrà passare attraverso diverse fasi: entro Aprile è prevista la stesura del Piano direttore e, prima della pausa estiva, dovranno essere definiti otto piani di azione strategica, i cosiddetti piani attuativi, con i tempi e i costi per la realizzazione del Piano. Entro dicembre 2008 inoltre dovranno partire diversi progetti pilota per verificare sul campo l'efficacia delle misure studiate; per questo, a complemento del Piano nazionale sulla mobilità, verranno anche definiti ad hoc singoli piani regionali.

Domenica giornata delle ferrovie dimenticate

26 febbraio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdg/200802261324305839/200802261324305839.html>

Domenica prossima si terrà anche in Liguria la Prima Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate. L'iniziativa, voluta da un cartello di associazioni, tra le quali WWF, Legambiente, Cai, FIAB, Touring Club, riunite in Co.Mo.Do Conferenza della Mobilità Dolce, ha per obiettivo di mantenere costante nell'opinione pubblica l'attenzione al tema delle ferrovie dismesse o sottoutilizzate. Sono previsti incontri, mostre, dibattiti ma anche a visite ed escursioni guidate su tratti di ferrovie in abbandono o già recuperate. In Liguria sono previsti due eventi organizzati dal Circolo Amici della Bicicletta FIAB di Genova, uno di promozione della ferrovia Genova - Casella ed un altro per la promozione della vecchia linea a binario unico dismessa fra Savona ed Arenzano, un tratto di ferrovia dismessa da riutilizzarsi in pista ciclopedonale. Il patrimonio ferroviario dismesso, precisano le associazioni aderenti a Co.Mo.Do, ammonta a oltre 5000 km. e tende ad aumentare con la costruzione di rettifiche o varianti di percorso. Solo una piccola parte di questo patrimonio e' stato riutilizzato sotto forma di percorsi ciclo-pedonali mentre, secondo Co.Mo.Do., questo patrimonio dovrebbe essere riutilizzato alla stessa stregua di quanto si sta facendo in Spagna, nel Regno Unito, nel Belgio, in Francia. In tutto il Paese, precisano i promotori dell'iniziativa, esistono piccole ferrovie che potrebbero potenzialmente funzionare come veicoli per un turismo diverso, meno impattante sull'ambiente, più vicino alle realtà locali, ai territori emarginati. Così come esiste tutto un patrimonio di impianti (stazioni, depositi, ponti, gallerie ecc.) e di rotabili che meritano considerazione.

Tutti gli eventi in programma possono essere consultati sul sito www.ferroviedimenticate.it

LA COMMISSIONE AL LAVORO

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