

# N NEWSLETTER

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

## GRANDI OPERE

---

### *Tunnel Brennero, consegna progetto definitivo*

31 marzo

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080331165934624657.html>

Il progetto definitivo della galleria di Base del Brennero è stato presentato oggi per l'autorizzazione al Ministero delle Infrastrutture. Il lavoro di revisione e ottimizzazione del progetto presentato nel 2007 è stato infatti completato dai tecnici della società Bbt Se ed Ezio Facchin, amministratore delegato di Bbt di nomina italiana, lo ha consegnato a tutti i Ministeri interessati. Lo fa sapere la società spiegando che "prende così avvio la fase di esame ed istruttoria che Bbt Se prevede si possa concludere con l'approvazione entro il corrente anno". La consegna segue di pochi giorni quella già effettuata a Vienna il 18 marzo scorso per la richiesta di autorizzazione dell'intero progetto ai sensi delle Leggi sul diritto ferroviario e il diritto dell'ambiente. Facchin si è detto "molto soddisfatto del lavoro svolto, esprimendo un complimento a tutti i soggetti coinvolti per il raggiungimento di questo obiettivo". "Tuttavia", ha aggiunto Facchin, "siamo consapevoli di avere maturato un ritardo di circa 2 mesi sulla tabella di marcia e ora la grande sfida è quella di recuperare, soprattutto entro i termini indicati dalla Comunità Europea". Una delegazione Ue ha visitato nei giorni scorsi la società e i primi cantieri del progetto. La Commissione Europea, aggiunge la nota, "oltre a definire le modalità di erogazione del contributo comunitario, ha ribadito l'esigenza della puntualità nella produzione e consegna dei documenti ufficiali e nel rispetto degli avanzamenti dei lavori programmati". (ANSA).

### *Ma ieri il Cipe ha snobbato l'autostrada tirrenica o l'ha rilanciata?*

28 marzo

[http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id\\_cont=12708](http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=12708)

Soddisfatti sia la senatrice Anna Donati che l'assessore regionale Riccardo Conti: ma i motivi sono opposti. Quel che è certo è che la telenovela continua. E come sempre più spesso accade, fra l'ambientalismo del fare e quello del non fare, quello del fare sostenibile non si afferma

Venerdì quattordici marzo era stato chiuso il cosiddetto "tavolo tecnico" voluto qualche mese fa dal ministro dell'Ambiente Alfonso Pecoraro Scanio per approfondire alcune questioni legate al progetto di completamento dell'autostrada Livorno-Civitavecchia. In quella sede il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro confermò la sua decisione di portare il progetto alla prossima riunione del Cipe, l'ultima del governo Prodi, prevista per ieri 27 marzo, per ottenere il definitivo via libera ai lavori per il Corridoio tirrenico. Che invece non c'è stato, tanto che dell'ipotetica autostrada tirrenica nella riunione di ieri non si è parlato affatto.

Anche nei giorni scorsi la prospettiva di una soluzione a quest'annosa vicenda era stata sollecitata con forza dalle istituzioni maremmane: Lio Scheggi, presidente della Provincia di Grosseto, Emilio Bonifazi, sindaco di Grosseto, e Federico Vecchioni, presidente della Camera di commercio, erano intervenuti a supporto di Di Pietro, dichiarando che «A questo punto non c'è nessun motivo per non portare il progetto in discussione al Cipe. Occorre cogliere ogni occasione per accelerare l'iter autorizzativo e arrivare quanto prima alla realizzazione dell'opera».

Ipotesi autostradale avversata invece dalle associazioni ambientaliste che avevano lanciato un appello a Prodi in vista del passaggio al Cipe di ieri, del progetto preliminare redatto dalla concessionaria Sat.

«Il governo è dimissionario — scrivevano gli ambientalisti — e la decisione verrebbe assunta quando mancano due settimane alle elezioni politiche su un progetto da rifare per 2/3 del suo tracciato, come richiesto dal ministro dei Beni culturali e su cui non è stata concessa la necessaria intesa da parte della Regione Lazio, oltre a mancare lo studio di fattibilità economico-finanziaria dell'opera, di cui non è stata dimostrata la redditività».

A quanto pare tutti i necessari passaggi burocratici - valutazione di impatto ambientale, parere definitivo del ministero - non erano stati espletati con successo, dato che il progetto ieri al comitato Cipe non sembra che sia stato portato. Ce lo conferma **Anna Donati**, presidente della commissione Lavori pubblici e comunicazione del Senato.

«E' stata dura ma alla fine grazie agli interventi del ministero dell'ambiente, dei trasporti e alla regione Lazio, il progetto ieri non è stato portato. Nonostante invece le pressioni forti da parte della regione Toscana e del ministro Di Pietro, che miravano ad approvare almeno il progetto relativo al tratto toscano» ci ha detto al telefono la senatrice, responsabile nazionale Mobilità ed infrastrutture dei Verdi e da sempre impegnata sul fronte dell'ammodernamento dell'Aurelia anziché di un tracciato autostradale nel tratto Livorno Civitavecchia.

#### **Una decisione rinviata, quindi?**

«Beh sì, rinviata al prossimo governo. Ma almeno non sarà una strada facile per chi si troverà a governare dopo il quattordici di aprile, soprattutto se sarà Berlusconi. Comunque sia, la battaglia è ancora dura, ma non ci spaventa».

Saremo ancora a combattere per evitare che il progetto dell'autostrada vada avanti e perché invece si scelga per l'opzione della messa in sicurezza dell'Aurelia, che è la vera emergenza da risolvere».

#### **C'è qualche speranza che alla fine si torni su questa ipotesi?**

«La speranza è affidata al fatto che la regione Lazio riesca a convincere la regione Toscana ad assumere una posizione diversa e che quindi l'assessore Montino riesca a far cambiare idea al suo collega Conti: ha più senso optare per l'ammmodernamento dell'Aurelia anziché realizzare un nuovo tracciato autostradale».

Ma siccome nulla è lineare, il commento dell'assessore regionale alle infrastrutture e al territorio **Riccardo Conti** è soddisfatto almeno quanto la Donati, ma per il motivo opposto: «Una seduta positiva – ha detto l'assessore - dove peraltro ci è stato confermato che dal tavolo non è emerso alcun aspetto problematico relativo al territorio toscano».

Nella seduta del Cipe di giovedì, fa sapere l'ufficio stampa della Regione «Di Pietro ha informato sul lavoro svolto dal tavolo tecnico istituito il 9 novembre del 2007 per verificare la possibilità di sottoporre allo stesso Cipe il progetto preliminare della Tirrenica che ha superato la valutazione di impatto ambientale e per il quale è stato definito un piano finanziario a costo zero per lo Stato».

Il tavolo, come ha evidenziato Di Pietro, ad oggi non ha potuto esprimere una posizione da tutti condivisa perché manca il parere della Regione Lazio. Il rappresentante di quest'ultima giovedì ha chiesto però ulteriore tempo per poter pronunciare un parere che non vuol essere negativo ma solo molto attento e puntuale così da giungere a una soluzione fattibile. Il Cipe ha deciso di tenere conto delle richieste della Regione Lazio e di aspettare il rapido invio del suo parere».

La telenovela continua dunque. E come sempre più spesso accade, fra l'ambientalismo del fare e quello del non fare, quello del fare sostenibile non si afferma: nella pioggia di decisioni e finanziamenti sulle infrastrutture, l'adeguamento dell'Aurelia deve ancora una volta attendere.

#### ***Corridoio tirrenico: Scheggi, Bonifazi e Vecchioni sollecitano il ministro di Pietro***

14 marzo

[http://www.maremmanews.tv/it1012/index.php?option=com\\_content&task=view&id=5268&Itemid=53](http://www.maremmanews.tv/it1012/index.php?option=com_content&task=view&id=5268&Itemid=53)

“Chiusa l'istruttoria tecnica, subito il progetto dell'autostrada tirrenica al Cipe per accelerare la realizzazione dell'infrastruttura. Se oggi come sembra la commissione tecnica interministeriale concluderà l'esame della prescrizioni al progetto di massima del Corridoio tirrenico, si chiuderà un altro importante capitolo della tormentata vicenda di questa infrastruttura fondamentale per la rete dei trasporti nazionali e internazionali.”

Queste le parole di Scheggi, Bonifazi e Vecchioni che aggiungono: a questo punto, non c'è nessun motivo per non portare il progetto in discussione al Cipe, come ha detto di voler fare il ministro Di Pietro. Occorre infatti cogliere ogni occasione per accelerare l'iter autorizzatorio e arrivare quanto prima alla realizzazione dell'opera, assolutamente indispensabile per garantire collegamenti stradali nord-sud efficienti e sicuri lungo l'asse tirrenico.

Invocare l'imminenza delle elezioni politiche, come qualcuno sembra fare, per rinviare la decisione, è una motivazione che non regge e che sa tanto di alibi. "D'altra parte, - concludono - considerato il vasto consenso che c'è sulla realizzazione dell'infrastruttura, e tenuto conto che l'istruttoria tecnica sull'impatto ambientale si è conclusa positivamente, non si vede perché la politica dovrebbe rinunciare a fare una scelta chiara”.

#### ***AdR, posata la prima pietra del molo C. Bianchi: primo passo di un lungo percorso di investimenti***

12 marzo

[http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/03\\_marzo/12/adr\\_posata\\_la\\_prima\\_pietra\\_del\\_molo\\_c\\_investimento\\_195\\_-2\\_-14277455.html](http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/03_marzo/12/adr_posata_la_prima_pietra_del_molo_c_investimento_195_-2_-14277455.html)

Intervenendo alla cerimonia, il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, ha osservato che la posa della prima pietra del Molo C "fa presupporre l'avvio di migliori servizi per i passeggeri. E' il primo passo di un lungo percorso di investimenti dopo le sofferenze degli anni scorsi. Il cambio di marcia - ha aggiunto riferendosi all'attuale gestione - è evidente. Le nuove infrastrutture significano che ci sarà un raddoppio dei passeggeri e riprendere la strada della programmazione”.

Il presidente di AdR, Fabrizio Palenzona ha ricordato che Adr ha "stanziato per il 2008 una somma per investimenti di 150 milioni, raddoppiando in sostanza il volume del 2007 e triplicando quello medio degli anni precedenti. Il piano decennale prevede 1,6 miliardi di investimenti in dieci anni - ha aggiunto - per garantire all'aeroporto le infrastrutture a reggere 50 milioni di passeggeri che, raggiungeremo anche prima del previsto se Fiumicino continuerà a crescere, come nel 2007, con un ritmo intorno al 10% annuo”.

Palenzona ha quindi insistito sul tema dell'adeguamento tariffario come condizione imprescindibile. Occorre però, ha sottolineato, che "accanto a questo sforzo di sviluppo infrastrutturale c'è bisogno di un quadro regolatorio certo e in grado di garantire adeguati sviluppi sul piano tariffario. Sono ormai sette anni che il sistema è fermo e questo non è più accettabile".

Il 2008, ha commentato, l'amministratore delegato di AdR, Maurizio Basile, "è l'anno di svolta per centrare gli obiettivi e fare di Fiumicino un hub di dimensioni continentali. Quest'anno, con il Molo C, sono ben sette i cantieri che hanno preso o prenderanno il via".

Il presidente dell'Enac Vito Riggio, ha ricordato infine che la quota di investimento sui 195 milioni complessivi, a carico dell'Ente nazionale per l'aviazione civile è di 25 milioni (40 milioni sono a carico dello stato). "La vera crescita di un aeroporto - ha osservato - si misura anche da come viene riconosciuto al passeggero il suo ruolo centrale, da come si presti attenzione ad ogni singolo utente". Secondo Riggio, "la gestione degli scali deve essere affidata a privati, come è avvenuto a Fiumicino con la società Aeroporti di Roma. Una corretta gestione privatizzata va a beneficio di una crescita più snella delle infrastrutture e favorisce il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. Il tutto - ha evidenziato - deve sempre svolgersi sotto la supervisione di una autorità per l'aviazione civile che abbia effettivamente tutti i poteri per esercitare la propria funzione, passaggio che auspico venga completato al più presto a favore dell'Enac, autorità nazionale del settore".

## TRASPORTI MARITTIMI E/O AEREI

---

***Il Ministero dei Trasporti conferma: porti turistici costieri consegnati alle Regioni***

1 marzo

<http://www.genovapress.com/index.php/content/view/20939/65/>

Torna prepotentemente alla ribalta lo sviluppo della portualità turistica nel quadro dell'attuale processo di decentramento amministrativo. Immediati, infatti, gli effetti della sentenza 344/07 della Corte Costituzionale che ha ribadito la titolarità regionale per il principio della sussidiarietà ai comuni costieri delle competenze in materia di approvazione e regolamentazione delle strutture per il diporto nautico (porti, approdi turistici e punti d'ormeggio) su tutte le aree costiere nazionali.

Alla prima Assemblea Nazionale della Portualità Turistica organizzata al Salone Nautico Big Blu di Roma il 28 febbraio, dalla rivista Nautica in collaborazione con ASSOMARINAS, ASSONAT, ASSONAUTICA, ASSOPAT, RETE DEI PORTI SARDI, AGENZIA MARENEWS e patrocinata dall'Associazione Parlamentari Amici del Mare e della Nautica, il Ministero dei Trasporti, per voce della dott.ssa Scarsilli, ha ufficialmente annunciato la "consegna" delle coste italiane, finora gestite dallo Stato in base al DPCM del 21 dicembre 1995, alle Regioni per le parti non ancora di loro competenza (n.d.r. con l'eccezione dei siti per i quali vi siano in corso procedimenti di rilascio di concessioni). "E' la conferma del ruolo strategico che i comuni costieri italiani potranno assolvere nei prossimi anni per una capillare diffusione delle strutture per il diporto nautico e per una ulteriore spinta per lo sviluppo del turismo nautico che normalizzi la situazione nazionale rapportandola a livelli finalmente europei- ha dichiarato Roberto Perocchio presidente di ASSOMARINAS – Tuttavia è ora compito delle Associazioni di categoria fare massa critica nei confronti del Coordinamento delle Regioni perché non venga sprecata l'opportunità che offre loro il trasferimento di funzioni turistiche dallo Stato alle Regioni".

Le Regioni dovranno necessariamente intensificare la loro pianificazione integrata delle coste dotando peraltro i comuni delle necessarie deleghe per poter approvare rapidamente i progetti di iniziativa privata o pubblico-privata attualmente in gestazione. Si tratta di un complesso progettuale che dovrà esprimere 30.000 nuovi posti barca nel prossimo quinquennio per far fronte ad una domanda che al momento non ha sbocchi sia in termini numerici che dimensionali.

## NOTIZIE DALLE REGIONI

---

### ***Teramo, piano provinciale dei Trasporti***

29 marzo

<http://www.tgroseto.net/5210/teramo-piano-provinciale-dei-trasporti/>

È stata avviata lunedì 31 marzo l'ultima fase di ascolto con i Comuni e gli altri portatori di interessi (Comuni, scuole, Asl, Camera di Commercio, Comunità Montane, associazioni sindacali e di categoria, società di gestione, corpi di polizia), per acquisire le osservazioni al Piano provinciale dei Trasporti; arrivato alla fase della progettazione finale. L'incontro è stato convocato alle 15.30, nella Sala Polifunzionale, per far conoscere a tutti i soggetti interessati gli indirizzi strategici e le scelte specifiche.

Le proposte elaborate dai tecnici puntano alla razionalizzazione dell'attuale sistema e all'abbattimento dei costi; al recupero dei chilometraggi ottimizzando e potenziando le corse; al servizio urbano nei Comuni attualmente sprovvisti come Atri, Martinsicuro e Roseto; al prolungamento ferroviario nel capoluogo. L'attuale assetto di collegamento del territorio, inoltre, sarà riorganizzato attraverso la costruzione di piattaforme di scambio in programmazione con il Piano Regionale dei Trasporti, in modo che si realizzi il collegamento tra gomma e ferro, e che si potenzi il trasporto metropolitano su ferro. Il percorso con i Comuni e gli altri portatori di interessi dovrà concludersi entro due mesi, perché nel secondo semestre dell'anno si cominceranno a compiere i primi atti amministrativi per avviare le gare e procedere agli affidamenti nei mesi successivi. Il nuovo Piano, che confluirà nel Piano regionale dei Trasporti insieme con gli altri Piani elaborati dalle altre province abruzzesi, dovrebbe entrare in vigore tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009. "E' un momento particolarmente delicato questo" – afferma il vicepresidente Giulio Sottanelli – "perché siamo entrati nella fase conclusiva di progettazione. Abbiamo bisogno, pertanto, del contributo di tutti i soggetti interessati dagli indirizzi contenuti nel Piano. E' importante, quindi, che dall'incontro del 31 marzo, e nelle settimane successive, ci pervengano indicazioni utili per completare e migliorare l'impianto progettuale".

### ***Anche Cagliari ha la sua metrò***

16 marzo

<http://www.unionesarda.it/DettaglioSardegna/?contentId=18711>

Domani anche i cagliaritari avranno ufficialmente la metropolitana di superficie e per tutto il mese di marzo potranno viaggiare gratis.

È prevista per domani mattina alle 11, infatti, l'inaugurazione della linea 1 della metropolitana leggera nella stazione di piazza Repubblica, alla presenza del ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, e del presidente della Regione, Renato Soru. L'apertura al pubblico invece avverrà in serata, dalle 17 ma la piena operatività di metrocagliari è prevista da martedì.

Quella che sarà inaugurata domani è la prima tratta, quella Repubblica-Gottardo, da piazza Repubblica a Monserrato. Per le altre invece si dovrà aspettare. Ma in futuro dovrebbe esserci anche una linea per il Policlinico.

Ancora da definire il costo del biglietto. È possibile infatti che venga siglato un accordo con il Ctm per arrivare al biglietto unico. Per quanto riguarda gli orari le FdS prevedono di poter garantire 160 corse tra le 6, quando il primo tram Skoda partirà dalla stazione di Monserrato, alle 22,40, quando ripartirà da piazza Repubblica per l'ultima corsa. I convogli partiranno ogni dieci minuti nelle ore "calde", cioè quelle di ingresso e di uscita da scuola e quelle di rientro da lavoro per i pendolari. Nel resto della giornata, la frequenza sarà di un tram ogni venti minuti.

### ***Accordo per la realizzazione e gestione dell'HUB di Alessandria***

14 marzo

<http://www.agenfax.it/index.php/content/view/15509/85/>

La Giunta provinciale, su proposta del presidente Paolo Filippi, ha approvato il testo del protocollo d'intesa che dovrà essere sottoscritto tra le Ferrovie dello Stato s.p.a., le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, Genova e Savona, i Comuni di Alessandria e di Genova, le Autorità Portuali di Genova e di Savona, la Fondazione SLALA, Confindustria Liguria e Piemonte, per la realizzazione e gestione dell'hub di Alessandria e di una rete di infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali destinate a sostenere lo sviluppo del sistema di trasporto delle merci.

"La pianificazione relativa alle infrastrutture e ai servizi per il trasporto intermodale delle merci prevista dal protocollo - spiega il presidente Paolo Filippi - è coerente con gli indirizzi e le previsioni della programmazione territoriale. Inoltre, i programmi di sviluppo dei Porti di Genova e Savona prevedono la loro estensione alle aree retroportuali di Alessandria

all'interno del suo scalo ferroviario".

Tra le finalità del documento ci sono l'incremento del traffico ferroviario delle merci e il riequilibrio tra i modi di trasporto; la razionalizzazione e il potenziamento dell'uso delle infrastrutture e l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto; l'eliminazione delle strozzature e il decongestionamento dei grandi assi tramite corridoi multimodali e progetti di grandi infrastrutture per il completamento dei valichi alpini; la diffusione dell'utilizzo di nuove tecnologie, volte alla riduzione dei consumi energetici e del carico inquinante e all'aumento dell'efficienza e della qualità dei servizi; il rispetto delle condizioni di concorrenza regolata; l'inserimento della politica dei trasporti in una strategia generale con l'equilibrio tra tutela del paesaggio e sviluppo antropico e il corretto utilizzo delle risorse territoriali; l'armonizzazione tra la pianificazione territoriale generale e la pianificazione di settore.

### ***Via a progetto per Aurelia Bis***

10 marzo

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/regioni/20080310200934612318.html>

Prende il via il progetto per l'Aurelia bis, nella tratta da Albisola a Savona. È quanto prevede il protocollo d'intesa firmato oggi a Savona alla presenza del ministro delle infrastrutture Antonio Di Pietro, del presidente dell'Anas Pietro Ciucci e del presidente della Provincia Marco Bertolotto. "Con questa giornata - ha commentato il presidente della Regione Claudio Burlando - diamo il via finalmente ad un progetto importante come quello della tratta Aurelia Bis, tra Albisola e Savona che ci consentirà di attenuare il peso del traffico che grava sull'Aurelia, d'estate per i flussi turistici e in inverno per lo spostamento dei pendolari. Per quest'opera abbiamo investito 250 milioni di euro e una volta completati tutti gli iter burocratici saremo in grado, alla fine del 2009 di cominciare i lavori". Nel quadro di una maggiore razionalizzazione dell'Aurelia, le competenze trasferite da Anas alle Province, tornano da oggi alla stessa società pubblica che gestisce le strade extraurbane. "Non è un ritorno al passato - ha sottolineato il presidente di Anas Pietro Ciucci - ma è un modo per razionalizzare meglio gli interventi di manutenzione sulle strade e per garantire di più gli utenti". Il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro si è augurato che: "anche il prossimo governo prosegua gli investimenti in infrastrutture. L'Aurelia Bis è un'opera che va completata su tutto il territorio regionale". Infine un gruppo di residenti di via Scotto in rappresentanza di una cinquantina di famiglie ha manifestato nella sala consiglio della Provincia il suo malumore per la realizzazione del progetto Aurelia Bis. Due o tre palazzine potrebbero infatti essere interessate dal passaggio del tracciato della nuova bretella. E i residenti temono di essere espropriati e di rimanere senza casa. Hanno presentato al presidente Burlando e al ministro cinquemila firme raccolte contro il piano. (ANSA)

### ***Trasporti: approvata la delibera per il parco stazione Tav***

8 marzo

<http://www.metropolisweb.it/legginews.asp?idarticolo=5398>

La Giunta regionale della Campania, su proposta dell'Assessore ai Trasporti Ennio Cascetta, ha approvato una delibera con la quale si avviano le procedure per bandire il concorso internazionale per il progetto di realizzazione del Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi da realizzare nell'area della stazione dell'Alta velocità-capacità ferroviaria (Tav) di Napoli-Afragola, attualmente in costruzione.

Con la delibera di oggi, la Regione, si legge in una nota, ratifica il protocollo d'intesa firmato nel maggio 2007 da Regione, Provincia di Napoli e Comune di Afragola, che aveva finalmente riavviato l'iter di realizzazione del Parco dopo un lungo stallo; e assegna un primo finanziamento di 140mila euro (su 300mila totali previsti) a favore dell'Ente Autonomo Volturno (EAV, l'holding regionale dei trasporti), che fornirà il supporto tecnico necessario a completare le procedure di approvazione della variante urbanistica al Piano regolatore generale riguardante il Parco. L'Eav fornirà poi la propria assistenza anche per il concorso internazionale di progettazione del Parco che sarà bandito dalla Provincia di Napoli.

L'intervento della Regione, prosegue la nota, rientra nella strategia utilizzata per riqualificare urbanisticamente le aree circostanti le stazioni del sistema di metropolitana regionale in corso di realizzazione, tra le quali rientra a pieno titolo anche la stazione Tav di Napoli-Afragola che collegherà la linea ad alta velocità-capacità Roma-Napoli alle linee regionali. Il Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi è previsto dallo Studio urbanistico delle aree dei Comuni di Afragola, Acerra, Casoria, Casalnuovo e Caivano, interessate dall'attraversamento della Linea ferroviaria in costruzione.

Il progetto prevederà laboratori ad alta tecnologia, centri per la sperimentazione agricola, attrezzature per lo sport e un grande centro espositivo. Nell'area di oltre 270mila metri quadrati sorgerà - come si diceva - la stazione di Napoli-Afragola, i cui lavori, invece, progettati dal famoso architetto anglo-iracheno Zaha Hadid, sono in corso e termineranno per la fine del 2010. L'intera area del Parco e della stazione diventerà un importante centro logistico: basti pensare che

il solo traffico di viaggiatori sarà di circa 12 milioni di passeggeri in transito all'anno e che ogni giorno ci saranno circa 33mila passeggeri - con una media di quasi cinquemila nell'ora di punta - e circa 300 treni in funzione, con una frequenza massima di un treno locale ogni 6 minuti. A questi viaggiatori bisogna aggiungere poi un altro 25% di persone che frequenteranno la stazione non per viaggiare, ma per acquistare merce nei negozi, pranzare nei ristoranti, acquistare o farsi rimborsare un biglietto, senza contare ovviamente i frequentatori del Parco.

***Un porticciolo turistico da realizzare nell'area tirrenica. "L'ipotesi in esame rivestirebbe una valenza strategica per lo sviluppo turistico dell'intera area, contribuendo a rilanciare la vocazione turistica di alcune realtà" ha dichiarato in proposito l'assessore alle Infrastrutture Territoriali Giuseppe Laface.***

<http://www.nettunopress.it/news.asp?idsezione=1&id=26788>

7 marzo

Alla presenza del presidente della Provincia Salvatore Leonardi, del vice presidente Tanino Sutera, dell'assessore alle Infrastrutture Territoriali Giuseppe Laface, del vice presidente del Consiglio Provinciale Enzo La Rosa, dei sindaci dei comuni di Saponara, Nicola Venuto; di Rometta, Enrico Etna; di Villafranca, Pietro La Tona e dei dirigenti tecnici dell'ufficio provinciale alle "Infrastrutture" Francesco Alibrandi e Antonio Liga, si è svolto ieri un incontro, richiesto dai primi cittadini dei comuni interessati, sul tema della possibile realizzazione di un porticciolo turistico nell'area tirrenica. Nel corso della riunione il presidente Leonardi ha espresso la propria condivisione per l'emendamento presentato dal vice presidente Enzo La Rosa, in merito all'inserimento nel quadro propositivo del Piano Territoriale Provinciale della realizzazione di un porticciolo turistico nella zona di Villafranca. I sindaci presenti all'incontro hanno poi evidenziato nei propri interventi la comune volontà politica di procedere nel percorso di una "strada difficile ma fondamentale" per lo sviluppo del territorio. A tal fine, infatti, faranno pervenire all'ufficio provinciale alle Infrastrutture, nel più breve tempo possibile, le proprie progettualità o gli studi di fattibilità circa l'indicazione della localizzazione del porticciolo e le previste opere, cosiddette da terra, (alberghi, ristoranti, etc). che saranno quindi valutate da un punto di vista strettamente tecnico e diverranno oggetto di un prossimo "tavolo" di incontro-confronto. In conclusione, l'Assessore Laface, ha dichiarato che "l'ipotesi in esame rivestirebbe una valenza strategica per lo sviluppo turistico dell'intera area, contribuendo a rilanciare la vocazione turistica di realtà, specie come quella di Rometta Marea, che attendono, da tempo, di vedere attivate iniziative di recupero e di rilancio del turismo. La localizzazione del porticciolo, peraltro, vicina al capoluogo messinese, servita dalla viabilità autostradale e di fronte all'arcipelago eoliano, rappresenterebbe certamente un importante punto di forza dell'infrastruttura".

***Nasce il nuovo sistema di mobilità della Piana di Lucca***

6 marzo

<http://www.loschermo.it/articolo.php?idart=5379>

Una data che rimarrà scritta nella storia di Lucca. Per la prima volta, grazie al coordinamento della Provincia, si è arrivati alla firma di un documento unico, da parte di tutti gli enti coinvolti, per quel che riguarda il futuro della viabilità della Piana. Non ci sono state divisioni politiche. Non hanno contato i colori dei partiti o le campagne elettorali. Per una volta, ma forse non per l'unica, si è pensato in primis all'interesse dei cittadini e si è trasposto in un documento che ridisegna, in modo complessivo, la viabilità della Piana.

"E' un sogno che si è avverato, un momento storico per tutto il territorio, frutto di un faticoso ma proficuo lavoro di coordinamento e consenso, realizzato grazie all'opera dei tecnici dell'amministrazione provinciale". Così il presidente della Provincia Stefano Baccelli ha definito la firma dell'accordo sul documento d'intesa per il miglioramento infrastrutturale di Lucca e dell'intera Piana siglato oggi (giovedì), a Palazzo Ducale, dai sindaci dei Comuni, dalla Camera di Commercio di Lucca e dalle associazioni di categoria".

Il lavoro condotto dalla Provincia di Lucca ha permesso di valutare il progetto Anas del 2005, di accogliere i pareri dei Comuni della Piana, di riconsiderare la previsione degli strumenti urbanistici, rielaborare un nuovo studio sulla domanda di mobilità e sulle caratteristiche ambientali del territorio interessato dalle nuove infrastrutture.

"Questo progetto che ridisegna l'assetto della mobilità complessiva - ha proseguito Baccelli - assume un valore ancor più importante poiché è stato protetto dalle intemperanze politiche di questa campagna elettorale grazie al riconosciuto senso di responsabilità di sindaci che appartengono a schieramenti politici diversi. Quelle indicate nel Piano sono le priorità elaborate in virtù dell'approfondito studio sui flussi di traffico elaborato dalla Provincia e che perseguono l'obiettivo di un'idea di sviluppo sostenibile compatibile con gli interventi che si rendono necessari per colmare l'attuale gap infrastrutturale".

Nove i firmatari del documento: il presidente della Provincia Stefano Baccelli, i sindaci di Lucca Mauro Favilla, di Capannori Giorgio Del Ghingaro, di Altopascio Maurizio Marchetti, di Porcari Alberto Baccini, di Villa Basilica Giordano Ballini e l'assessore alla viabilità del Comune di Montecarlo Luigi Tiberi. Oltre agli amministratori, il documento è stato siglato anche dal presidente della Camera di Commercio Claudio Guerrieri e dal presidente di Assoindustria Andrea Guidi.

"L'accordo sul sistema della mobilità della Piana di Lucca - ha spiegato il presidente della Provincia - rappresenta un momento storico per lo sviluppo sostenibile del territorio, la tutela dell'ambiente e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini: le linee di intervento che prevedono recupero e riordino della viabilità esistente, così come nuove arterie, in particolare gli assi nord-sud est-ovest, il potenziamento del servizio ferroviario, l'integrazione del trasporto pubblico privato gomma-rotai, il nuovo scalo merci, sono strumenti indispensabili, oggi, per liberare i centri abitati dal traffico pesante, permettere comunicazioni veloci (spostamenti in tempi brevi e con servizi efficienti per i cittadini che lavorano e per i ragazzi che vanno a scuola), attraverso percorsi ciclabili e pedonali sicuri, favorire le realtà economiche locali, ossia la produzione, ma, soprattutto, l'occupazione. Se il territorio ha potuto negli ultimi trent'anni procedere soltanto a piccoli passi, l'occasione per dare un nuovo corso parte da qui: da un accordo in cui le istituzioni, le realtà economiche, i cittadini scelgono di reagire alle esigenze del presente, accogliendo il cambiamento per migliorare la qualità della vita".

Il soddisfacimento della domanda di mobilità non è dato soltanto da nuove strade, ma soprattutto, da un insieme di interventi che siano finalizzati a utilizzare tutti i sistemi di trasporto pubblico e privato, gomma-rotai, ciclabile e pedonale in sicurezza. Gli interventi selezionati partono dalla riqualificazione della viabilità esistente e dall'integrazione con nuove infrastrutture.

L'intesa di questa mattina mette un punto fermo per soddisfare queste esigenze e consente di definire un lavoro tecnico necessario per integrare al meglio le nuove infrastrutture con un territorio fortemente antropizzato e proseguire il confronto con la popolazione per condividere ed essere tutti consapevoli dei vari interventi.

Il documento di accordo sarà adesso inviato alla Regione Toscana e al Ministero delle Infrastrutture con le relazioni tecniche e le mappe di intervento. Il Dicastero lo consegnerà all'Anas affinché possa modificare il progetto originario sulla base delle sollecitazioni del territorio.

### ***Costituita la società per realizzare la Roma - Latina***

*5 marzo*

<http://www.provincialatina.tv/news/dett.aspx?id=19259>

Costituita la società mista Anas e Regione Lazio che realizzerà il progetto integrato Corridoio intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone alla Roma-Latina con la firma oggi del ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, del presidente della Regione Lazio, Piero Marrazzo e dal presidente dell'Anas Pietro Ciucci.

La società, 'Autostrade del Lazio Spa', con sede legale a Roma, una durata fino al 2050 e un capitale sociale di 2,2 milioni di euro, sottoscritto in misura paritetica da Anas e Regione Lazio, dovrà provvedere alla predisposizione del bando di gara e all'aggiudicazione della concessione e seguire la realizzazione dell'opera e la successiva fase di gestione.

La società mista dovrà garantire, tramite ricorso alla finanza privata, il reperimento di una quota pari almeno al 60% delle risorse finanziarie necessarie alla copertura del costo del progetto integrato, per la cui realizzazione è previsto un investimento complessivo a carico dello Stato da contenere entro i limiti del 40% del costo totale delle opere (costo stimato in due miliardi di euro, di cui circa 360 milioni stanziati con delibera Cipe 50/2004).

"E' un'opera, non un accordo sulla carta - ha detto Marrazzo - non ci saranno altri atti che potranno fermarci, l'iter è iniziato ed entro il 2009 sarà possibile iniziare i lavori".

Secondo Di Pietro "la Roma-Latina e la Cisterna-Valmontone sono opere fondamentali, che prima non si potevano fare perché non c'erano soldi e accordo sul progetto. Oggi abbiamo trovato la quadra". Il ministro ha spiegato che "gli utili che proverranno dai pedaggi andranno in un apposito capitolo utilizzato solo ed esclusivamente per realizzare ulteriori infrastrutture nel Lazio, o opere di salvaguardia ambientale e di vivibilità urbana".

Ciucci, infine, ha detto che "questa è la quarta società che costituiamo con le regioni, dopo la Lombardia, il Molise e il Veneto. La collaborazione tra l'Anas e le regioni potrà essere la vera chiave di volta grazie alla quale realizzare nuove infrastrutture autostradali".

## **Anas: costituita società mista con Regione Lazio. Ciucci: un altro tassello importante sistema delle società miste**

5 marzo

[http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/03\\_marzo/04/infrastrutture\\_anas\\_costituita\\_societa\\_mista\\_con\\_regione\\_lazio\\_14208442.html](http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/03_marzo/04/infrastrutture_anas_costituita_societa_mista_con_regione_lazio_14208442.html)

Al via la società mista tra Anas e Regione Lazio. La società, si legge in una nota, realizzerà il progetto integrato corridoio intermodale Roma-Latina e il collegamento Cisterna-Valmontone. L'intesa è stata sottoscritta oggi dal ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, da Presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo e il presidente dell'Anas Pietro Ciucci.

La società si chiamerà 'Autostrade del Lazio SpA' e ha una durata fino al 2050, nasce con un capitale sociale di 2,2 milioni di euro sottoscritto in misura paritetica da Anas e Regione Lazio. La società mista dovrà garantire, tramite ricorso alla finanza privata, il reperimento di una quota pari almeno al 60% delle risorse finanziarie necessarie alla copertura del costo del progetto integrato, per la cui realizzazione è previsto un investimento complessivo a carico dello Stato da contenere entro i limiti del 40% del costo totale delle opere (costo stimato in due miliardi di euro, di cui circa 360 milioni). Si prevede che entro il 2009 sarà possibile iniziare i lavori.

"Oggi è una giornata importante per il Lazio ma anche per l'Anas, che vede realizzato ha commentato Ciucci. "Il federalismo autostradale ormai è una realtà - ha aggiunto - la società mista Autostrade del Lazio è già la quarta società che nasce all'insegna della collaborazione strutturale tra Anas e Regioni, dopo Concessioni Autostradali Lombarde, Autostrada del Molise e Concessioni Autostradali Venete".

## **Nasce CAV, società mista Anas-Regione Veneto**

<http://www.agi.it/venezia/notizie/200803011144-eco-r012065-art.html>

Oggi, a Venezia, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, il Presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan e il Presidente dell'Anas Pietro Ciucci hanno sottoscritto l'atto costitutivo della società mista tra Anas e Regione Veneto, denominata 'Concessioni Autostradali Venete SpA' (CAV). La società 'Concessioni Autostradali Venete SpA', che avrà sede legale a Venezia, nasce con un capitale sociale di 2 milioni di euro sottoscritto in misura paritetica da Anas e Regione Veneto. La costituzione di CAV ha luogo in attuazione dell'art. 2, comma 290, della Legge Finanziaria 2008, secondo cui 'le attività di gestione, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4-tronco Venezia-Trieste, delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova, sono trasferite, una volta completati i lavori di costruzione, ovvero scaduta la concessione assentita all'Autostrada Padova-Venezia S.p.a., ad una società per azioni costituita pariteticamente tra l'Anas S.p.a. e la regione Veneto'. La società è stata costituita in largo anticipo rispetto alla citata previsione normativa atteso che il completamento della realizzazione del Passante di Mestre è previsto per il 31 dicembre 2008 e la scadenza della concessione dell'Autostrada Padova Venezia S.p.a. è fissata per il 30 novembre 2009. Peraltro è stato statutariamente previsto che gli amministratori non riceveranno alcun compenso finché la società non subentrerà nella gestione del Passante di Mestre. (AGI)

## **INFRASTRUTTURE E AMBIENTE**

### **Ambiente: ridurre le emissioni generate dai trasporti**

10 marzo

[http://www.tribuna.com/eportale/index.php?option=com\\_content&task=view&id=9445&Itemid=1](http://www.tribuna.com/eportale/index.php?option=com_content&task=view&id=9445&Itemid=1)

La crescita incontrollata delle attività di trasporto è causa di numerosi effetti secondari: secondo un nuovo rapporto pubblicato dall'Agenzia europea per l'ambiente esistono diverse soluzioni che potrebbero contribuire a contenere tali conseguenze. Il "Climate for a transport change" è la pubblicazione annuale dell'Agenzia che esamina le performance del settore del trasporto in rapporto agli obiettivi da fissare per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra.

Lo studio propone numerose soluzioni per ridurre tali emissioni: tra queste figurano la realizzazione di zone urbane a traffico limitato in certe ore della giornata, l'integrazione di problematiche legate ai trasporti nella pianificazione urbana e la concentrazione di alcuni servizi ai cittadini per facilitare l'accesso nelle città a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico.

**Trasporti: le proposte di Legambiente per l'area dello stretto**

5 marzo

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00019334.html>

Insufficienza del numero di corse e relativa copertura oraria, inadeguatezza dei mezzi, carenza della qualità dei servizi delle strutture d'imbarco, mancanza di sicurezza e tariffe troppo alte. Sono queste, secondo Legambiente, le criticità, ancora irrisolte, che giornalmente subiscono i cittadini che si muovono nell'Area dello Stretto. Le infrastrutture e i servizi non sono ancora in grado di offrire una risposta adeguata alla domanda di mobilità che continua a crescere e l'area metropolitana dello Stretto, dopo molti anni, resta ancora solo una definizione. "Uscire da questa pessima condizione di mobilità è possibile - dichiara Lidia Lotta, del comitato scientifico di Legambiente Calabria - Bisogna ragionare in un'ottica di sistema integrato che sia in grado di offrire servizi veramente improntati all'intermodalità. Da tempo avanziamo proposte di intervento per un riassetto dei servizi di trasporto che contribuisca ad avvicinare le aree urbane dello Stretto, le città di Reggio Calabria e di Messina, attraverso nodi strategici che facilitino il collegamento tra autobus, stazioni ferroviarie, porto, aeroporto e i grandi poli urbani, come le università e gli ospedali. Chiediamo, inoltre, un servizio di trasporto caratterizzato da attributi di sostenibilità ambientale ed economica." Dal Treno Verde, Legambiente rilancia i punti di un progetto che esiste e che propone interventi sul campo con un impegno relativamente contenuto di risorse e in tempi rapidi, ma con un significativo impatto sulla mobilità eco-sostenibile nell'area dello Stretto: una metropolitana del mare, intesa come servizio di trasporto pubblico marittimo a frequenza sostenuta; l'unificazione tariffaria a scala metropolitana, in modo da permettere ai cittadini dell'Area dello Stretto di muoversi su tutti i mezzi di trasporto pubblico locale con un solo biglietto un biglietto integrato per fruire di servizi di trasporto pubblico e di opportunità turistiche; un sistema di metropolitana leggera - eco-compatibile attorno al centro della città di Reggio Calabria, in grado di garantire un efficace collegamento tra il centro città o fra il porto e l'aeroporto; percorsi pedonali protetti ed efficaci fra i diversi mezzi di trasporto, ad esempio tra stazioni ferroviarie e banchine portuali; un sistema informativo integrato e innovativo, per permettere al viaggiatore di avere informazioni utili prima di intraprendere il suo spostamento; stazioni marittime che facilitino l'attracco dei battelli, agevolando notevolmente l'interscambio modale (integrazione rete dei trasporti). Legambiente lancia una raccolta firme con cui si chiede alla Regione Calabria e alla Regione Sicilia di finanziare l'acquisto e l'armamento di almeno un aliscafo da affidare alla gestione delle società dei trasporti di Reggio Calabria e di Messina. (AGI)

**Trasporti: Kyoto si allontana, la Ue non riduce le emissioni**

4 marzo

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=505067>

Aiutare il clima intervenendo nel settore dei trasporti. L'invito arriva da una nuova relazione dell'Agenzia europea dell'ambiente (Aea) dal titolo "Climate for a transport change" (Un cambiamento della politica dei trasporti a favore del clima), nel quale l'organismo dell'Unione europea invita i paesi membri ad applicare misure rigorose soprattutto nel settore dei trasporti. Nonostante i progressi tecnologici compiuti, con l'aumento costante del traffico dei passeggeri e la crescita del trasporto di merci che procede a un passo più rapido dell'economia, la circolazione delle merci sta diventando meno efficiente e questo potrebbe compromettere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Per questo l'Agenzia europea invita i politici a definire obiettivi ambiziosi ma realistici per questo settore, rispondendo al tempo stesso alla domanda di trasporti in maniera "seria e imparziale". "Sono convinta che è possibile rallentare la spirale ascendente della produzione di emissioni dal settore dei trasporti - ha affermato la professoressa Jacqueline McGlade, direttore esecutivo dell'Aea -. La smisurata crescita delle attività di trasporto provoca troppi effetti secondari allarmanti, come l'inquinamento acustico e atmosferico. Inoltre, arreca gravi danni alla biodiversità dell'Europa". La relazione, presentata a Bruxelles alla commissione sui cambiamenti climatici del Parlamento europeo, non si limita a fornire dati sulle emissioni imputabili al settore dei trasporti, ma si spinge a raccomandare la tempestiva integrazione di tematiche quali lo sfruttamento del suolo e i trasporti nelle politiche di pianificazione urbana. Nella Ue a 15 circa l'80 per cento dei costi di congestione del traffico, tra cui la perdita di ore di lavoro, si registra nelle città. Lo studio, realizzato su tutto il territorio dell'Unione europea, rivela che l'impegno assunto volontariamente dai produttori di automobili per migliorare l'efficienza dei veicoli non ha prodotto risultati positivi in misura sufficiente. Inoltre, il tasso degli occupanti dei veicoli privati è andato gradualmente diminuendo nel tempo. Circa il dodici per cento delle emissioni di Co2 nella Ue è dovuto al consumo di carburante da parte delle autovetture. "La politica dei trasporti della Ue deve intervenire per limitare la crescita delle emissioni, ha spiegato McGlade. Se i trasporti, e i trasporti stradali in particolare, avessero seguito l'andamento osservato in altri settori economici, saremmo stati i primi, a livello internazionale, a raggiungere già qualche anno fa gli obiettivi fissati per la Ue dal Protocollo di Kyoto in materia di

emissioni di gas a effetto serra. È da troppo tempo che i trasporti sono esentati dall'onere di contribuire alla lotta al surriscaldamento del pianeta e alle emissioni di anidride carbonica. I governi e i cittadini devono reinventare un nuovo approccio di politica dei trasporti, se non altro per proteggere se stessi e la propria salute. Non si può continuare a privilegiare le modalità di trasporto meno efficienti", ha aggiunto McGlade.

## CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

---

***Workshop di operatori italiani dei settori trasporti, ambiente e infrastrutture in Bulgaria*** 11 marzo  
<http://www.newsitaliapress.it/articolo.asp?id=6494&titolo=Workshop%20di%20operatori%20italiani%20del%20settori%20trasporti,%20ambiente%20e%20infrastrutture%20in%20Bulgaria>

L'Istituto nazionale per il Commercio Estero, organizza a Sofia il **24 aprile**, presso l'Hotel Sheraton, un workshop con incontri bilaterali, volto alla collaborazione industriale nei settori dei trasporti, dell'ambiente e delle infrastrutture. Il Piano nazionale di sviluppo 2007-2013 individua l'ambiente, i trasporti e le infrastrutture come settori prioritari di intervento, prevedendo rispettivamente 1.466,4 mln di Euro per l'ambiente e 1.624,5 mln di Euro per i trasporti. Per il settore dell'ambiente è prevista la realizzazione delle seguenti opere: costruzione dell'infrastruttura necessaria per la raccolta, la depurazione e la scarica delle acque reflue; sviluppo dell'infrastruttura necessaria per lo smaltimento dei rifiuti; miglioramento della qualità dell'aria atmosferica; chiusura delle discariche non regolamentate, provvedimenti per l'eliminazione degli inquinamenti degli anni passati e risanamento dei terreni contaminati; conservazione di un sistema informativo per la gestione e il monitoraggio dell'ambiente; assistenza tecnica. Per il settore dei trasporti e delle infrastrutture è prevista la realizzazione delle seguenti opere: sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria lungo i maggiori assi di trasporto nazionali e transeuropei; sviluppo di infrastrutture stradali lungo i maggiori assi di trasporto nazionali e transeuropei; miglioramento dell'intermodalità per il trasporto di passeggeri e merci; miglioramento della navigazione marittima e idroviaria interna; assistenza tecnica.

***Sangritana. Convegno su "infrastrutture lineari e frammentazione ambientale"*** 10 marzo  
<http://www.primadanoi.it/modules/bdnews/article.php?storyid=14298>

Dal **12 marzo al 9 aprile** prossimi la Sangritana ospiterà 5 incontri di formazione e confronto sulla tematica della Frammentazione ambientale dovute alle infrastrutture lineari per la mobilità. Sangritana, Università dell'Aquila e al WWF Abruzzo affronteranno e si confronteranno sulle modalità da implementare nella progettazione e nell'ammodernamento e recupero delle infrastrutture lineari, con particolare attenzione a quelle ferroviarie.

«La configurazione delle aree protette dell'Italia centrale viene ormai da anni individuata, nelle sedi di dibattito culturale e scientifico, come "sistema dei parchi". In realtà, al di là di questa iconografia, l'insieme dei parchi è ben lungi dall'essere "sistema", ovvero organismo composito costituito da elementi tra loro collegati e interdipendenti – esordisce il Prof. Bernardino Romano, docente di Land Planning all'Università dell'Aquila e membro del Comitato Scientifico del Wwf Italia – Dal concetto di tutela insulare si deve passare a quello di sistema o come spesso impropriamente si sente parlare di "rete". I maggiori problemi – continua Romano - emergono, oltre che nella pianificazione degli spazi urbani, soprattutto nella progettazione delle vie di comunicazione, responsabili prime delle cesure e della insularizzazione degli ecosistemi; la progettazione è mirata alla massima efficienza dei trasporti, ma ancora sostanzialmente indifferente alle gravi conseguenze sugli assetti ambientali delle aree attraversate».

«Le considerazioni del Prof. Romano sono centrali per una regione che ha l'importanza, in termini di Biodiversità, dell'Abruzzo: basti pensare all'Orso Marsicano o al Lupo. In Abruzzo, per un nuovo sistema dei trasporti, è importante che le opere che si costruiscono, o le vecchie che si ammodernano, non si limitino ad avere impatto nullo sull'ambiente. Dobbiamo sforzarci, perché è possibile farlo, perché le nuove opere vadano a migliorare la qualità ambientale degli ecosistemi che attraversano – afferma Andrea Natale, consigliere d'amministrazione della Sangritana delegato alle Politiche attive per la sostenibilità».

«Vista la valenza e l'importanza della tematica abbiamo voluto aprire l'Azienda e consentire ai tecnici di altri enti, in particolare comunali, alle scuole del territorio, alle associazioni ambientaliste e ai cittadini di partecipare – continua la Presidente Loredana Di Lorenzo - Infatti gli incontri del 12 Marzo e del 9 Aprile saranno aperti alla partecipazione e si terranno presso la Sala Polivalente della Sangritana».

### **Conferenza di formazione sui trasporti di superficie più silenziosi**

5 marzo

[http://cordis.europa.eu/fetch?CALLER=IT\\_NEWS&ACTION=D&SESSION=&RCN=29206](http://cordis.europa.eu/fetch?CALLER=IT_NEWS&ACTION=D&SESSION=&RCN=29206)

Il progetto finanziato dall'UE SILENCE ('trasporti di superficie più silenziosi nelle aree urbane') sta organizzando una conferenza di formazione conclusiva per i partecipanti sul potenziale abbattimento del rumore di diverse misure, il 28 e 29 maggio 2008 a Bergisch Gladbach in Germania.

Negli ultimi tre anni, il progetto SILENCE, che si sta ora avvicinando alla propria conclusione, ha sviluppato una metodologia integrata per un migliore controllo del rumore del traffico di superficie nelle aree urbane. Esso fornisce le tecnologie per un efficiente controllo del rumore del traffico di superficie, strategie innovative per piani di azione sull'abbattimento del rumore del traffico urbano e strumenti pratici per la loro attuazione.

Per ulteriori informazioni: <http://www.silence-ip.org/>

## **EVENTI, COMMENTI & OPINIONI**

---

### **Infrastrutture, pubblico e privato imparino a convivere**

27 marzo

<http://www.viasarfatti25.unibocconi.it/notizia.php?idArt=979>

Del denaro degli investitori non si può più fare a meno, ma l'incertezza delle regole e la mancanza di un trasparente mercato dei capitali penalizzano lo sviluppo dei partenariati pubblico privato

Sei anni fa il porto di Shanghai non era significativo per l'economia asiatica; oggi è il primo del mondo. La scintilla della crescita è stata accesa da una collaborazione tra pubblico e privato che ha portato al conferimento alla port authority, in qualità di capitale, del territorio gestito e da un seguente aumento di capitale, che ha spinto i privati a entrare nella compagine sociale portando denaro fresco. **Cirillo Orlandi**, presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, ha proposto lo stesso schema ai politici italiani, nel corso del dibattito che ha accompagnato l'apertura della IV edizione del Memit, il Master in economia e management dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture dell'Università Bocconi, e la consegna dei diplomi della III edizione.

In Italia le operazioni di partenariato pubblico privato (ppp) nelle infrastrutture hanno riguardato, per ora, soprattutto le autostrade, ma oggi settori come le risorse idriche, la sanità e i rifiuti sono diventati ambiti appetibili. "Nell'attuale contesto di ristrettezza di risorse pubbliche", sostiene **Gaetano Fontana**, direttore generale per la programmazione del Ministero delle infrastrutture, "la diffusione di modelli innovativi di finanziamento che prevedano il coinvolgimento di capitale privato appare indispensabile". Per capire quanto lo sia basti pensare che, a fronte di una stima totale di spesa per le opere presentate nel documento *Infrastrutture prioritarie* che ammonta a 216 miliardi di euro, il fabbisogno è di 140 miliardi, ma i nodi per l'affermazione del modello del ppp sono numerosi e riguardano il rapporto e la ripartizione del rischio tra pubblico e privato e la certezza delle regole. "In particolare", sostiene ancora Fontana, "il rapporto tra i ricavi di gestione e i costi d'investimento non è sempre adatto a misurare il valore di un'infrastruttura: quali sono i ricavi di gestione di un grande parco urbano? A chi poniamo in carico lo svincolo di un'autostrada?".

I ricavi assicurati dalle autostrade ne hanno fatto l'opera che più spesso utilizza i ppp, ma **Fabio Terragni**, presidente e amministratore delegato di Autostrada pedemontana lombarda, vive nondimeno il problema del fabbisogno di finanziamento privato e di incertezza delle regole. "Sui 4,15 miliardi di valore, il fabbisogno è di 2,15, se la nostra lettura della Finanziaria 2007 è corretta, e apriremo i cantieri nel 2010 se tutto funzionerà a dovere. Con tempi burocratici così lunghi e valori tanto consistenti servono un vero mercato dei capitali e regole stabili".

In caso contrario, gli investitori, soprattutto se stranieri, fuggono. "Uno dei motivi per cui siamo usciti da Aeroporti di Roma", ammette **Remy Cohen**, membro del cda di Macquarie airport group, "è stata proprio l'incertezza. In termini finanziari, l'incertezza è un rischio che va remunerato con un maggiore rendimento dell'investimento e la percezione del rischio è diversa se sei italiano o straniero. Un italiano può pensare di sistemare ogni cosa negoziando coi ministeri e gli altri attori pubblici, uno straniero si spaventa e fugge". "Tanto che paradossalmente", riflette **Lanfranco Senn**, direttore del Memit, "a volte è meglio non precipitarsi a cambiare neppure le leggi sbagliate, ma privilegiare invece la certezza".

Pubblico e privato dovranno imparare a rispettare le necessità degli interlocutori, se vogliono convivere. “E io, invece”, dice Orlandi dell’Autorità di La Spezia, “ho spesso notato disprezzo del tempo dei privati da parte del pubblico e noncuranza per il denaro pubblico da parte dei privati”.

Un buon ppp dovrebbe garantire sia il rendimento finanziario per gli investitori, sia un rendimento sociale per gli utenti, necessario a giustificare il 50-60% di spesa che tipicamente viene coperto dal settore pubblico. “E invece questo secondo aspetto è spesso troppo trascurato, anche per via di un’asimmetria informativa ed economica che va a tutto vantaggio del privato. In questo caso è il pubblico che avrebbe bisogno di consulenza e assistenza”, afferma Cohen. In caso contrario continueranno a prevalere gli interessi di un sistema opaco, in cui troppo spesso i ruoli di advisor, finanziatore e azionista finiscono per sovrapporsi.

*Fabio Todesco*

### ***Mobilità, Regioni e aree metropolitane promotori di una nuova Direttiva Europea.***

***Riflessione di Bruno Ceccarelli sulle linee guida per un programma trasporti e mobilità nelle grandi aree metropolitane***

*25 marzo*

[http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id\\_cont=12630](http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=12630)

Le istituzioni decentrate devono prendere l’iniziativa per promuovere presso la Comunità Europea una nuova direttiva riguardo interventi comunitari a sostegno della realizzazione di una rete infrastrutturale per i trasporti e la mobilità per le Capitali delle nazioni aderenti e per le città che superano il milione di abitanti.

Per questo, probabilmente, si tratterà di inserire nel pacchetto dei settori di intervento finanziati dalla Comunità europea, in materia di trasporti, anche piani decennali per la realizzazione di grandi sistemi di trasporto collettivo all’interno delle grandi aree urbane. Cosa analoga deve fare il governo nazionale. Il realizzare adeguate soluzioni infrastrutturali per la mobilità cittadina nelle grandi aree urbane con un sistema a rete di linee metropolitane, mentre determina le stesse condizioni di sostegno come moltiplicatore economico e di sviluppo che deriverebbe dalla costruzione di corridoi di trasporto nazionali o transeuropei, realizza invece ulteriori sensibili vantaggi per tutte le comunità interessate. Il moltiplicatore economico sarebbe di gran lunga più elevato.

Un piano nazionale ed europeo per la realizzazione di reti di linee metropolitane nelle grandi aree urbano/metropolitane modificherebbe, credo, lo stesso linguaggio di approccio alla problematica. La politica per i trasporti diverrebbe la politica per i trasporti, per la mobilità e la qualità della vita dei cittadini.

Opportuna appare anche la sollecitazione verso le istituzioni comunitarie a incentivare la ricerca per una mobilità sempre meno energivora, meno inquinante e rispettosa della natura.

### **Le regioni per investimenti coordinati**

Attraverso il piano regionale per i trasporti che recepisce sia i piani provinciali sia i piani delle aree metropolitane, la regione si fa promotrice di una serie di interventi infrastrutturali nel campo dei trasporti e della mobilità (individuati di comune accordo) attraverso i quali si superano le rispettive competenze di intervento, di investimento e di procedura di gara.

Tutto il processo formativo e realizzativo deve essere informato a questa filosofia. I protocolli di intesa, i contratti di programma, le stesse conferenze di servizio devono sostenere questa necessità e assecondare questo spirito di impostazione.

### **A difesa delle attività di produzione**

Particolare sensibilità e attenzione deve essere posta alla difesa e alla espansione del settore della produzione. Le officine di manutenzione, le imprese di produzione dei mezzi e dell’indotto devono trovare le condizioni migliori per operare evitando quindi trasferimenti di attività e/o delocalizzazioni.

### **Le regioni per un volto adeguato delle città**

Un grande impegno deve essere fatto dalla regione per sostenere lo sforzo degli Enti Locali a domare lo “spadroneggiamento” delle auto private nelle città e nei comuni.

Una cultura per la realizzazione di Isole Ambientali all’interno delle città e dei loro quartieri è il modo adeguato per sostenere la civiltà del rapporto sociale. La comunità urbana e di quartiere che convive civilmente all’interno dei propri salotto (le isole ambientali o pedonali). Contemporaneamente un grande volontà a co-finanziare parcheggi sotterranei e di superficie deve poter garantire la difesa degli ambienti cittadini. Analogamente deve essere possibile la soluzione di

una adeguata programmazione stagionale per la salvaguardia delle nostre coste, dall'assalto estivo dell'automobile, e nel contempo garantire ai cittadini la migliore fruibilità delle stesse.

### **Un migliore utilizzo del bene comune attraverso una gestione più democratica del settore.**

Il complesso dei beni e gli strumenti che fanno funzionare il settore del trasporto vanno tutti considerati un Bene Comune. E' nell'interesse di tutti i cittadini che questo settore funzioni meglio. Da qui la necessità di inventare forme di partecipazione democratica più avanzate per il governo del settore. Regole da rispettare all'interno dei contratti di servizio, novità riguardo la carta dei servizi in riferimento al rapporto con i cittadini, un sistema tariffario più moderno e più capace di aiutare la programmazione, sono cose da introdurre o da migliorare.

### **Funzione pubblica e mercato**

Saper coniugare, nel settore dei trasporti, la funzione pubblica che esso esprime e al tempo stesso applicare, quando utile, le regole del mercato presuppone una elevata qualità e capacità di governo. In questo settore in particolare non si agisce rincorrendo impostazioni economiciste ma praticando, per le scelte da effettuare, la migliore concertazione tra le imprese, gli addetti e i cittadini che ne sono i soggetti fruitori.

### **Un grande impegno comune delle Istituzioni, delle Imprese del settore, dei lavoratori addetti**

All'interno di un Patto di Sistema, già precedentemente richiamato, tutti i protagonisti sono chiamati ad assolvere al meglio ad una funzione fondamentale per l'economia e la vivibilità delle nostre città. Per poter fare questo occorre che la politica torni al ruolo che gli compete. Al servizio della comunità e non come esercizio di mero potere per il potere.

Bruno Ceccarelli è componente il Comitato Esecutivo dell'Associazione NOAUTO

### ***Intervista a Luigi Merlo. "L'evoluzione delle infrastrutture"***

14 marzo

[http://www.opinione.it/pages.php?dir=naz&act=art&edi=52&id\\_art=2171&aa=2008](http://www.opinione.it/pages.php?dir=naz&act=art&edi=52&id_art=2171&aa=2008)

Il neo presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, dimostra di avere idee chiare e una mentalità diversa dai burocrati di cui a volte sono piene le fosse del mercato, e in qualche caso anche i casellari giudiziari. La sua intervista per L'Opinione dimostra che ci sono buone speranze di sviluppo per la logistica ligure, settore-chiave dell'economia regionale e nazionale. Queste dichiarazioni positive saranno forse confutate la prossima settimana dalla MessinaLine, azienda leader alla quale richiederemo un parere in merito.

### **A cosa è dovuto il calo del mese di gennaio nel traffico portuale? Quali sono le tendenze e quali le cause?**

L.M. Il calo deriva quasi esclusivamente dal black out che si è determinato nel terminal Vte di Voltri, a seguito dell'attivazione del nuovo sistema informatico Cosmos, che ha generato e causato una situazione paradossale, imputabile esclusivamente all'azienda terminalistica. L'Autorità portuale ha attivato le procedure per la messa in mora che, in caso di inadempienza dopo sei mesi, avvieranno una procedura di revoca della concessione. E' un fatto molto grave, per il quale L'Autorità portuale chiede conto al soggetto privato, così come risulta un danno erariale per il mancato introito delle tasse portuali e delle risorse per l'extragettito. Ci auguriamo che si possa recuperare al più presto, in linea con le tendenze che facevano sperare in un anno positivo sia per la movimentazione dei container sia per quella generale.

### **Quali sono i possibili sviluppi nella gestione retroportuale? E' realistico il raddoppio di Rivalta Scrivia? Il progetto di Alessandria vi vede parte attiva?**

L.M. Il raddoppio di Rivalta Scrivia è un progetto attivato da operatori privati, anche se figurano amministrazioni della Provincia di Alessandria. E' un'operazione cui l'Autorità portuale guarda con particolare attenzione. Voglio ribadire che il 2007 è stato un anno importante perché gli operatori genovesi e del porto di Savona hanno iniziato ad utilizzare i terminal in chiave più operativa, attraverso l'utilizzo del sistema ferroviario. Il progetto di Alessandria ci vede parte attiva fin dal primo momento, e contiamo di sottoscrivere il protocollo di intesa con ferrovie, le Regioni Liguria e Piemonte, le amministrazioni pubbliche interessate, entro il mese di aprile, in modo da utilizzare lo scalo ferroviario di Alessandria al più presto, e attivare un nuovo spazio retroportuale.

**Il raddoppio della Genova-Ventimiglia, con l'avvio del Terzo valico ferroviario può essere un'alternativa vincente alla Lione-Torino, collegata per giunta ai porti liguri come a Marsiglia...**

L.M. Il raddoppio della Genova - Ventimiglia con l'avvio del terzo Valico può costruire veramente un nuovo asse fondamentale per la connessione tra Francia, Italia e il cuore dell'Europa. Da questo punto di vista, può essere un'alternativa rispetto alla Torino - Lione, ma anche rispetto a nuovi progetti ambiziosi come quello Fermet che prevede il collegamento tra Algeciras e Duisburg. Si può costruire una sinergia molto importante tra la regione Paca e la Regione Liguria, nell'ambito dell'Euroregione. Quindi il raddoppio della Genova Ventimiglia è una grande opportunità, ma va collegato con la realizzazione del Terzo Valico.

**Come giudica i dati della logistica italiana? Nel mondo il settore vale il 13,8% del PIL. Eppure l'Italia sta perdendo questo treno che è al centro dell'economia mondiale.**

L.M. La competitività del Paese dal punto di vista produttivo, soprattutto per il Nord Ovest, ha visto un forte recupero negli ultimi anni, mirando molto sulla ricerca, sulla tecnologia, sulla qualità del prodotto. Abbiamo però ancora dei costi inaccettabili proprio rispetto alla logistica. Non abbiamo compreso le grandi opportunità che derivano dal sistema di trasporti via mare, con trasbordo successivo su ferrovia.

*Paolo Della Sala*

**ARIS: nel 2007 contestate 193 opere, è record. Manifestanti contrari soprattutto a impianti per produrre energia**

13 marzo

[http://notizie.alice.it/notizie/politica/2008/03\\_marzo/13/infrastrutture\\_aris\\_nel\\_2007\\_contestata\\_193\\_opere\\_e\\_record.14287579.html?pmk=nothppol](http://notizie.alice.it/notizie/politica/2008/03_marzo/13/infrastrutture_aris_nel_2007_contestata_193_opere_e_record.14287579.html?pmk=nothppol)

Nel 2007 in Italia le infrastrutture che sono state oggetto di contestazioni da parte di cittadini e enti locali hanno raggiunto il numero record di 193 opere, per la maggior parte legate alla produzione di energia. È la stima di Aris, Agenzia di ricerche informazione e società, che ha organizzato oggi la terza edizione del Nimby Forum, appuntamento dal titolo "Andare oltre il giardino, infrastrutture e consenso per uno sviluppo duraturo" dedicato al dibattito su questione ambientale, problematiche legate alla situazione energetica e sviluppo infrastrutturale del Paese.

I dati della terza edizione dell'osservatorio Nimby Forum fotografano un Paese che non ha più fiducia nella politica e nelle imprese. Si sente tagliato fuori dai processi decisionali, non vede tutelata la propria salute, il territorio, l'ambiente. La conseguenza è il blocco indifferenziato di ogni progetto che cambi la situazione pregressa. Le cause sono disparate, ma tutte si possono riassumere nella carenza di informazione, da parte dei media stessi innanzitutto, che, come emerge dall'osservatorio, danno una visione spesso parziale del problema, evidenziando solo le ragioni contrarie all'opera. Le imprese poi non intervengono per invertire questo processo, se non quando una crisi è già in atto.

In questo quadro ha assunto un nuovo ruolo anche la politica, dando al fenomeno Nimby una nuova caratterizzazione.

Le opposizioni si sono infatti spostate dalle strade ai palazzi della politica: il blocco è causato da carenze normative, mancanza di programmazione, discordanze decisionali tra istituzioni locali e nazionali. Per superare il malcontento e rendere i cittadini più consapevoli e informati dai media gli organizzatori del Forum auspicano un ritorno del senso di responsabilità di tutti i soggetti coinvolti, una visione del futuro che porti a una programmazione di sviluppo nel lungo termine. Per fare questo l'Italia deve ritrovare il senso del bene comune, cercare un rinnovamento delle procedure democratiche nella convinzione che tutela del territorio e sviluppo possono e devono convivere.

## LA COMMISSIONE AL LAVORO

---

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