

N NEWSLETTER

- Grandi opere
- PON Nazionale
- Notizie dalle Regioni
- Infrastrutture e ambiente
- Convegni - conferenze - incontri - seminari
- Eventi, commenti & opinioni
- La Commissione al lavoro

GRANDI OPERE

Priorità di governo: il Ponte sullo Stretto di Messina

24 maggio

<http://www.unita.it/view.asp?IDcontent=75730>

Riparte il Ponte sullo Stretto. Il ministro Matteoli scrive al presidente della società creata ad hoc: «È un'opera prioritaria». Ciucci scandisce i tempi: l'anno prossimo la prima pietra, nel 2016 l'apertura al traffico, nel 2019 l'infrastruttura sarà realtà. Non è una sorpresa, ma il governo si è mosso in velocità. Berlusconi nel 2002 aveva avviato il progetto, senza riuscirci perché il successivo esecutivo Prodi non considerava il ponte una priorità. Adesso il rilancio, apprezzato non da tutti.

Il ministro ombra delle Infrastrutture Andrea Martella frena: «Prima opere stradali e ferroviarie in Calabria e Sicilia. Bisogna uscire dal clima di annunci e propaganda, ma ascolteremo le proposte governative». I Verdi ritengono inutile la costruzione perché la gente preferirà comunque l'aereo. Ma il «governatore» siciliano Lombardo si dice soddisfatto: «Il governo regionale lavorerà di concerto con quello nazionale». E il sottosegretario alle Infrastrutture Reina, anche lui dell'Mpa, promette: «Rispetteremo gli impegni presi. E Palazzo Chigi troverà le risorse nella sua programmazione economica».

Quello dei finanziamenti è un punto critico. Il ponte costerà 6,5 miliardi di euro, da reperire tra aumenti di capitale e project financing. I circa 50 milioni che il decreto fiscale del 2006 aveva destinato allo scopo sono stati dirottati dall'Unione sulla costruzione di strade e autostrade nelle due regioni coinvolte. Ora quindi, dopo sei anni di stop and go, si riparte da zero. Intanto arriva la decisione del consiglio dei ministri che quei fondi ex Fintecna destinati a opere pubbliche al Sud verranno usati per coprire il taglio dell'Ici. Protesta Anna Finocchiaro: «Uno scippo alla Sicilia, una scelta molto grave». Parla di «scandalo» anche il deputato del Pd Capodicasa, mentre Oliverio denuncia: «Il sud preso in giro e abbandonato».

Scrivono Matteoli a Pietro Ciucci, presidente dell'Anas e della Stretto di Messina Spa: «Il collegamento stabile tra Sicilia e Continente è tra le infrastrutture che rivestono carattere prioritario e la sua realizzazione ha già costituito oggetto di affidamento al general contractor (Impregilo, ndr). Occorre porre in essere nei tempi più brevi tutte le condizioni per la ripresa delle attività». Il ministero farà la sua parte, promette Matteoli, e serve «un'immediata revisione della concessione e del piano economico-finanziario».

Ciucci risponde che i prossimi sei mesi serviranno a mettere in ordine le carte, poi verrà ridefinita la concessione, fino ad aprire il cantiere nel maggio-giugno 2010. Obiettivo: inaugurare il ponte sullo Stretto di Messina nel 2016. È una boccata di ossigeno per la società, che l'ex ministro Di Pietro era riuscito a non far chiudere ma galleggiava senza prospettive. La prima ipotesi di un ponte verso l'Isola risale agli anni '60. Dieci anni dopo fu costituita la Spa con capitali Iri, Ferrovie, Anas e regionali. Niente di fatto però fino all'accelerazione impressa da Berlusconi. Nel 2003 ha varato il decreto per la realizzazione, l'anno dopo Impregilo ha vinto la gara d'appalto. Deadline: 2007. Poi, le elezioni cambiano lo scenario.

I fondi vengono destinati ad altro. Il Parlamento, con una risoluzione, seppellisce l'opera. La commissione Bilancio del Senato approva un emendamento che prevedeva la messa in liquidazione della società entro il marzo 2008. Di Pietro però interviene: allo Stato costerebbe 500 milioni in penali alle imprese.

Ponte Stretto: 6 anni fa piano tra 'stop and go'/cronologia

23 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080523190334658615.html>

Dopo 6 anni di 'stop and go', accompagnati da molte polemiche, il progetto per il Ponte sullo Stretto di Messina riparte. Con l'invito, arrivato oggi dal ministro delle infrastrutture Altero Mattioli al presidente di Anas Pietro Ciucci a riprendere l'attività, torna in pista così il piano di collegare, in maniera stabile, la Sicilia al Continente. Come previsto dal programma di Governo.

Si tratta, soprattutto, di un ritorno al passato, al 2002 con il terzo governo Berlusconi: fu allora che parte il piano per il Ponte sullo Stretto di Messina, quando la società 'Stretto di Messina' riprende il progetto preliminare predisposto nel 1992. Nel 2005, la società Impregilo vince la gara come general contractor. Ma nel 2006, con la vittoria del centrosinistra e l'avvento del governo Prodi, il progetto torna nel cassetto: il Ponte non figura fra le priorità che, aveva spiegato Romano Prodi, dovevano essere compatibili con le risorse disponibili.

Ecco, in sintesi, le fasi dall'avvio del progetto.

GOVERNO BERLUSCONI VARA DECRETO. Nel 2002 la società Stretto di Messina riprende in mano il progetto preliminare predisposto nel 1992. All'inizio del 2003 il cda della società approva un nuovo progetto corredato di studio di impatto ambientale. In aprile il Governo vara il decreto per la realizzazione dell'opera. A giugno arriva anche il via libera del ministero dell'Ambiente. Il primo agosto il Cipe approva il progetto preliminare.

IMPREGILO VINCE LA GARA. Nella primavera 2004 viene approvato il bando di gara per la scelta del general contractor. Nell'ottobre del 2005 la Commissione aggiudicatrice dichiara la vittoria del raggruppamento guidato da Impregilo. Il contratto viene siglato il 27 marzo.

LAVORI AL VIA NON PRIMA DEL 2007 - Prima di aprire i cantieri, Impregilo deve presentare il progetto definitivo (che deve essere approvato da Cipe e Stretto di Messina) e quello esecutivo. I tempi previsti dall'impresa per i due progetti sono di 10 mesi al netto dell'iter autorizzativo, a partire dalla firma del contratto. Per la realizzazione dell'opera ci vorranno altri 5 anni, fino al 2012.

PER UNIONE PONTE NON È PRIORITÀ. Nel programma dell'Unione il Ponte sullo Stretto non è fra le priorità e nel maggio 2006, di fronte al Senato per chiedere la fiducia al programma, il premier non fa una parola sul ponte dicendo però che saranno privilegiati gli interventi "in una logica di sistema integrato" piuttosto che le "singole grandi opere".

DECRETO FISCALE 2006 SULLE INFRASTRUTTURE. Stabilisce che circa 50 milioni destinati alla costruzione del ponte sullo Stretto saranno destinati per il 70% alla realizzazione di strade in Sicilia, per il 30% alla Calabria. **CAMERA APPROVA RISOLUZIONE CONTRO PONTE.** I deputati, l'11 ottobre scorso, approvano la risoluzione secondo cui il ponte sullo Stretto di Messina non si farà. Contrari ad oltranza Verdi e Prc ma votano anche quelli che, pur favorevoli o almeno disponibili, hanno ritenuto che si debba dare priorità ad altre opere. Proteste dall'opposizione.

SOPPRESSA LA STRETTO DI MESSINA. La decisione viene presa dalla commissione Bilancio del Senato sulla base di un emendamento del relatore al decreto fiscale che accompagna la Finanziaria 2008.

MATTEOLI, IL PONTE SI FARÀ, LAVORI INIZIERANNO ENTRO 2009: ennesimo dietrofront con il neoministro delle Infrastrutture, Matteoli, che oggi annuncia che l'opera si farà: "Berlusconi in campagna elettorale ha detto che se avesse vinto il centrodestra si tornava al ponte. Il primo compito che hanno i ministri è di rispettare gli impegni". E oggi il ministro invia una lettera a Ciucci per chiedere formalmente il riavvio dell'attività. (ANSA)

Pomezia corteo di protesta del Comitato No Corridoio Roma- Latina il 7 giugno. Contro il progetto dell'autostrada a pagamento Roma-Latina

11 maggio

http://www.abitarearoma.net/index.php?doc=articolo&id_articolo=8170

Sabato 7 giugno ennesima manifestazione di protesta del Comitato No Corridoio Roma-Latina contro la realizzazione dell'autostrada a pedaggio Roma-Latina, meglio conosciuta come "Corridoio Intermodale". (vedere articolo Il Comitato No Corridoio Roma-Latina protesta davanti la sede della Regione Lazio)

La manifestazione/corteo si terrà questa volta a Pomezia a partire dalle 9,30 e si concluderà nella piazza del Comune di Pomezia. Al corteo sfileranno in segno di protesta gli agricoltori, i pendolari, gli ambientalisti, le comunità locali dell'agro romano e pontino e tutti i cittadini che si vorranno unire per ribadire la loro contrarietà al progetto che trasformerà la strada statale Pontina in un'autostrada a pagamento.

Il piano, proposto dalla Giunta Marrazzo prevede infatti per il tratto Tor de Cenci- Aprilia Nord la realizzazione di un'autostrada a tre corsie per ogni sensi di marcia, più le reciproche corsie d'emergenza e lo spartitraffico per una larghezza di circa 40 mt (più del doppio dell'attuale Pontina). Da Aprilia Nord fino a Latina le corsie si ridurranno a due per ogni senso di marcia. E prevista inoltre la realizzazione di una bretella di interconnessione di 34 km da Cisterna a Valmontone. La strada statale Pontina sarà trasformata in autostrada a pagamento (il casello-barriera della nuova autostrada sarà installato poco prima di Castel Romano).

La proposta del Comitato si incentra invece sul potenziamento, il miglioramento e la trasformazione in metropolitana della linea ferroviaria Roma – Latina, la costruzione dei tronchetti ferroviari di Pomezia – S. Palomba e Latina – Latina Scalo, l'adeguamento della Via Pontina per la sicurezza dell'intera tratta Roma – Terracina e infine la tutela delle attività agricole, produttive e dei Parchi.

Il motivi principali che hanno indotto i cittadini riuniti nel Comitato a portare avanti la loro posizione di avversione al progetto dell'autostrada si basano- come spiega il presidente del Comitato, Gualtiero Alunni- sulla ferma convinzione che si tratti di un progetto ad alti costi per la collettività "l'autostrada sarà a carico dei contribuenti per il 40% dei costi di costruzione (800 milioni di Euro) e per il pedaggio (10 Euro A/R da RM a LT)" e che non porterà alcun vantaggio alla viabilità, anzi "l'imbuto e le interminabili file dell'ingresso e/o dell'uscita a/dal Roma peggioreranno drammaticamente per l'apertura del più grande Centro Commerciale d'Europa "EUROMA2" costituito da 240 negozio, 30 ristoranti, due torri da 29 piani, posizionato proprio dove la Via Pontina confluisce sulla Via Cristoforo Colombo."

Le proposte del Comitato No Corridoio Roma- Latina sono attualmente sostenute da 10.000 firme per la petizione popolare che si intende presentare per fermare il progetto autostradale.

Il blog del Comitato: <http://quartiereroma12.blogspot.com>

Cartografia del corridoio tirrenico on line

maggio

<http://www.regione.toscana.it/>

È on line la cartografia del Corridoio Tirrenico nel tratto toscano, all'indirizzo http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/trasporti/grandi_opere/rubriche/piani_progetti/visualizza_asset.html_1427410793.html.

Matteoli, tra le priorità A3 e Ponte Stretto

10 maggio

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00020441.html>

Le priorità del governo in materia di infrastrutture? "La Pedemontana, le ferrovie del Veneto, l'alta velocità, la Salerno-Reggio Calabria". Lo afferma il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, in un'intervista a 'Il Giornale'.

"Bisognerà rimettere in moto tutte le cose che aveva fatto Pietro Lunardi - spiega Matteoli - compreso il ponte sullo Stretto sul quale il governo si è impegnato" e sugli stanziamenti dice: "Stiamo cercando di capire come recuperarli. E' un problema serio, ma credo che i fondi non siano ancora stati allocati. Stiamo già studiando la situazione".

"Il governo Prodi - prosegue Matteoli - ha combinato tanti disastri, ma alle Infrastrutture nonostante l'ex ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio, non è stato cancellato tutto quanto aveva fatto il precedente governo Berlusconi.

Alcune cose le hanno continuate. Certo, al rallentatore, come per la Livorno-Civitavecchia che e' bloccata. Bisognerà riavviare i motori".

Secondo Matteoli, che in passato e' stato anche ministro dell'Ambiente, "è giusto il dialogo, ma poi le opere pubbliche si devono fare". (AGI)

Se Matteoli riapre il dossier "corridoio tirrenico"

8 maggio

<http://www.ilvelino.it/articolo.php?id=542323>

È la "scommessa del cuore" per il neo ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, ma è anche l'ultima cocente sconfitta che ha dovuto incassare Antonio Di Pietro da inquilino del ministero di Porta Pia. Il corridoio Tirrenico torna al centro del dibattito grazie all'intervista di Matteoli al Sole 24 ore che ha indicato proprio nel collegamento stradale tra Toscana e Lazio, la priorità da cui dovrà ripartire il governo Berlusconi. Ma a che punto sono le 'sudate carte' che riguardano la Tirrenica? Il dossier doveva essere sottoposto all'ultimo Cipe prima della fine della legislatura, il 27 marzo scorso. Ma in quella seduta, del corridoio tirrenico, nonostante gli sforzi del ministro uscente Di Pietro non si è parlato. Il 14 marzo si è chiuso il tavolo tecnico interministeriale incaricato a novembre del 2007 di mettere attorno a un tavolo i ministeri delle Infrastrutture, dei Beni culturali e dell'Ambiente oltre alle due regioni interessate e cioè Lazio e Toscana con una funzione meramente ricognitiva della documentazione necessaria a istruire completamente la pratica da sottoporre al Cipe. In realtà al tavolo si sono riproposti nodi di natura politica che evidentemente non sono stati sciolti dalla maggioranza uscente.

A novembre del 2006 il governo Prodi aveva inserito il Corridoio tirrenico tra le opere prioritarie nell'ambito della rivisitazione del primo programma delle infrastrutture strategiche. Una conferma dunque della delibera Cipe 121 sulla legge Obiettivo varata dal governo Berlusconi nel 2001. Ma l'opera di cui si parla dagli anni '70, è sempre stata oggetto di ripensamenti. Il progetto venne inserito nell'82 nel Piano decennale di grande viabilità, poi lo stop nel 1990 e nel 2000 il ripiegamento sull'opzione zero (miglioramento della tratta esistente). Un'impostazione recepita integralmente nel Piano generale dei Trasporti del 2001, stravolto qualche mese più tardi dalla legge Obiettivo.

Come finirà il progetto affidato alla concessionaria Sat che dovrà realizzare e gestire il Corridoio tirrenico? La Sat ha presentato nel 2005 un progetto preliminare che prevede l'apertura dei cantieri nel 2010 e la conclusione dei lavori tra anni più tardi. Finora il progetto preliminare ha incassato l'ok del ministero dell'Ambiente che ha espresso parere favorevole all'opera (ancorché con 84 prescrizioni) a marzo 2006, poco prima che Altero Matteoli cedesse la mano alla gestione di Alfonso Pecoraro Scanio che invece non ha mai nascosto la volontà di risottoporlo a una valutazione di impatto ambientale nuova di zecca. C'è un parere formale del ministero dei Beni culturali che ritiene l'opera necessaria,

ancorché in sede di progetto definitivo si auspichi una soluzione di minor impiego del territorio per la tratta sud tra Grosseto e Civitavecchia. Poi ci sono le regioni. La Toscana è assolutamente favorevole e ha indicato nel corridoio tirrenico la prima infrastruttura strategica per il proprio territorio. Opera invece esclusa dalla lista delle opere a cui dare priorità dall'amministrazione Marrazzo che nel 2005 ha negato la valutazione di impatto ambientale regionale sul progetto. I comitati e le associazioni ambientaliste sono contrarie. Come pure la potente lobby di Capalbio che da oltre 40 anni organizza la resistenza. Sarà anche al caviale, ma sino a questo momento è riuscita ad alzare barricate invalicabili.

PON NAZIONALE

Reti e mobilità, riparte la consultazione

26 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/governo/20080526122634659641.html>

Il ministero delle Infrastrutture ha deciso di riaprire la consultazione del Programma operativo nazionale (Pon) "Reti e mobilità". Programma, rapporto ambientale e sintesi non tecnica sono stati di nuovo messi a disposizione del pubblico, che potrà inviare le proprie osservazioni entro il 12 luglio 2008. La decisione scaturisce a seguito delle correzioni apportate dal Dlgs 4/2008 il "Correttivo unificato" alla disciplina sulla Valutazione ambientale strategica (Vas), contenuta nel Dlgs 152/2006, il Codice Ambientale. Il Programma operativo nazionale "Reti e mobilità" rientra nell'Obiettivo Convergenza 2007-2013 e nel Quadro Strategico nazionale e prevede interventi nelle Regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia, con l'obiettivo di valorizzare la posizione del nostro Paese nel bacino del Mediterraneo. Il Quadro strategico nazionale (Qsn) ha l'obiettivo di indirizzare le risorse che l'Unione Europea destina all'Italia per attuare la politica di coesione comunitaria nel periodo 2007-2013. All'interno delle strategie di sviluppo per le infrastrutture del Mezzogiorno, il QSN individua il Ministero delle Infrastrutture come l'Autorità titolare di due programmi nazionali sviluppati in forte sinergia: il Programma operativo nazionale (Pon) "Reti e mobilità" al quale sono stati destinati circa 2,7 miliardi di euro, di cui circa 1,3 miliardi del Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR). Queste risorse saranno impegnate nelle regioni italiane che ricadono nell'Obiettivo Convergenza per il periodo 2007-2013, ovvero Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. La Basilicata è, invece, individuata come regione in "dismissione" dall'Obiettivo Convergenza e di conseguenza disporrà di meno finanziamenti rispetto alle altre regioni. Il Programma nazionale mezzogiorno (Pnm) "Reti e mobilità", a cui sono stati destinati circa 4 miliardi di euro del Fondo per le aree sottoutilizzate (Fas) che saranno impegnati nelle otto regioni individuate dalle legge n. 488 del 1999 come Aree sottoutilizzate: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia. Il processo di Valutazione ambientale strategica (Vas) è caratterizzato dalla partecipazione e dalla condivisione delle informazioni con le "parti interessate" sui piani che ricadono nell'ambito di applicazione della procedura.

NOTIZIE DALLE REGIONI

La Holding regionale sui trasporti diventa realtà, sottoscritta l'intesa

29 maggio

<http://www.tuttoggi.info/articolo-6246.php>

Via libera oggi a Perugia per la creazione della holding regionale sui trasporti. Questa mattina infatti è stata sottoscritta l'intesa tra la Regione Umbria, Province e Comuni di Terni e Perugia e il Comune di Spoleto, rappresentato dal sindaco Massimo Brunini.

Nell'occasione, saranno illustrati struttura, composizione e obiettivi della "holding". La fase della creazione dell'azienda unica di trasporto sarà preceduta dalla nascita di due diverse aziende provinciali, con la Spoletina trasporti che verrà inglobata in un nuovo organismo insieme ad Apm e Fcu.

La firma di oggi segue l'approvazione delle linee guida da parte dei diversi enti coinvolti, tra cui il consiglio comunale di Spoleto, che non senza polemiche aveva votato un paio di settimane fa.

Questo il testo integrale del documento approvato dal consesso civico spoletino:

"Intesa fra Regione Umbria - Provincia di Perugia - Provincia di Terni - Comune di Perugia - Comune di Terni - Comune di Spoleto

Premesso che:

- *il processo di riorganizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico locale Regionale avviato con il "Protocollo d'Intesa del 4 luglio 2006" ha promosso un'aggregazione societaria delle aziende di trasporto pubblico locale operanti in Umbria. pur nella salvaguardia delle rispettive specificità:*
- *i lavori del Comitato Tecnico appositamente costituito per la valutazione di proposte relative alle modalità dell'integrazione avevano portato alla formulazione di un'ipotesi di costituzione di una holding unica regionale - con funzioni di indirizzo, di coordinamento e di condivisione di funzioni e di servizi fin qui esplicitati dalle singole aziende - nella quale dovevano confluire, mediante conferimenti le partecipazioni maggioritarie nelle società esercenti l'attività di trasporto pubblico locale, restando de residuo soci di queste gli enti che attualmente vi partecipano. Dai conferimenti sarebbero state escluse le entità patrimoniali non strettamente inerenti il business:*
- *in merito alla succitata proposta sono emerse, successivamente, delle perplessità circa la costituzione di un soggetto intermedio tra l'attuale proprietà e le singole società di trasporto pubblico, che potevano rendere più complessa la struttura giuridica del gruppo anziché semplificarla:*
- *tali perplessità hanno indotto il Comitato a riformulare il percorso economico e giuridico di aggregazione mediante un'ipotesi alternativa e maggiormente dettagliata che recepisce le perplessità espresse e garantisca una semplificazione nell'organizzazione del trasporto pubblico:*

Evidenziata:

- *la necessita di snellire, razionalizzare e semplificare l'assetto societario dell'aggregazione così come richiesto dalle parti interessate, senza perdere di vista la mission della costituenda Holding TPL:*
- *l'esigenza di incentivare con decisione tutti i provvedimenti in grado di favorire le operazioni di aggregazione e fusione delle imprese di trasporto pubblico in ottemperanza di quanto previsto dalla Legge 24 dicembre 2007 n° 244. Finanziaria 2008:*

Tutto ciò premesso

i soggetti interessati Regione Umbria, Provincia di Perugia, Provincia di Terni, Comune di Perugia, Comune di Terni e Comune di Spoleto convergono, con l'obiettivo finale di giungere ad una Azienda Unica Regionale del TPL, di realizzare, in una prima fase una nuova ipotesi aggregativa societaria, sviluppata in funzione delle esigenze emerse, secondo le seguenti linee direttrici:

- a. la costituzione di una Holding TPL unica regionale nella quale far confluire le partecipazioni delle singole società esercenti l'attività di trasporto pubblico costituisce un passaggio indispensabile nel processo di aggregazione. Difatti è necessario individuare un soggetto che abbia la forza e l'autorevolezza per esercitare le funzioni di indirizzo, di coordinamento e di condivisione di attività e di servizi fin qui esplicitati dalle singole aziende:*
- b. per rafforzare il suo ruolo di direzione e coordinamento alla Holding TPL verranno trasferite le partecipazioni totalitarie nelle attuali società operative di trasporto pubblico, attualmente distinte in almeno otto soggetti giuridici diversi:*
- c. oggetto di aggregazione saranno tutte le attività inerenti il trasporto pubblico locale nonché le altre attività legate alla mobilità anche se esercitate al di fuori della Regione Umbria. Sarà, invece, esclusa la gestione dei parcheggi svolta da ATC e SSIT all'interno dei Comuni di Terni e Spoleto:*
- d. contestualmente verranno effettuate delle aggregazioni tra le società operative che dovranno portare ad una riduzione dei soggetti giuridici dagli attuali otto a due: (i) uno per il trasporto su gomma nella Provincia di Perugia e su rotaia nell'intera Regione, che aggrega APM, SSIT e FCU. (ii) uno per il trasporto su gomma nella Provincia di Terni (ex ATC):*
- e. la semplificazione da otto soggetti a due potrà peraltro costituire un passaggio intermedio per la successiva reductio ad unum che, tuttavia, non è stata ancora ipotizzata nella presente ipotesi di aggregazione:*
- f. in linea di massima, salvo approfondimenti, l'aggregazione sarà attuata, per quanto riguarda APM e SSIT mediante scissioni e conferimenti societari, per quanto riguarda FCU mediante conferimento della partecipazione, per quanto riguarda ATC mediante conferimento di ramo d'azienda:*
- g. per quanto concerne la compagine sociale della Holding TPL sono state considerate, e recepite, le seguenti considerazioni: • la Holding TPL regionale non deve rappresentare una mera duplicazione degli attuali quattro soggetti che gestiscono il trasporto pubblico locale: APM, ATC, FCU e SSIT: • d'altra parte, la compagine*

societaria della Holding TPL deve risultare snella e direttamente riconducibile agli enti proprietari in modo da velocizzare ed accentrare i processi decisionali.

Per soddisfare queste duplici esigenze si è prioritariamente ipotizzata una partecipazione diretta nella Holding TPL di tutti gli enti proprietari. Tuttavia l'attuale presenza in ATC Spa dei 32 Comuni della Provincia di Terni comporta una oggettiva difficoltà nel conseguire questo risultato, pertanto si è ipotizzata la partecipazione nella Holding TPL di ATC spa. quale soggetto rappresentativo del Comune e della Provincia di Terni che risultano soci di maggioranza in ATC. Pertanto la compagine societaria della Holding TPL sarà così composta: Regione Umbria, Provincia di Perugia, Comune di Perugia, Comune di Spoleto, ATC Spa. Chiaramente sarà possibile per il Comune e la Provincia di Terni optare per una partecipazione diretta nella Holding TPL".

Commissione Puglia licenzia Piano regionale dei trasporti

28 maggio

http://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/GdM_dallapuglia_NOTIZIA_01.asp?IDNotizia=204019&IDCategoria=11

maggioranza la quinta commissione della Regione ha approvato il Piano regionale dei trasporti. Si conclude, quindi il percorso di ascolto e l'iter in commissione, quale «dimostrazione evidente di un equilibrio soddisfacente, alla lunga cercato e poi sancito con l'approvazione dello Statuto regionale nel 2003, tra i poteri della Giunta e quelli del Consiglio regionale» – ha sottolineato il presidente Mita.

«L'approvazione del Piano dei trasporti in Consiglio regionale rispecchia quell'equilibrio rispettoso, che a lungo abbiamo cercato, condiviso e discusso, tra i diversi poteri. Nello specifico, i principi, gli indirizzi e le linee di intervento in materia di trasporti vengono approvate e arricchite anche con il contributo dei consiglieri regionali. Il Piano attuativo invece sarà approvato dalla Giunta. In questo modo – ha continuato l'assessore – abbiamo salvaguardato entrambe le prerogative. I consiglieri dunque potranno entrare nel merito del Piano e presentare emendamenti affinché vengano introdotti vincoli ancora più stringenti per il Piano attuativo». Loizzo ha poi ricordato che ci sono ancora risorse (un miliardo di euro), tra fondi europei, nazionali e regionali, da allocare sui trasporti e sulle infrastrutture e infine ha evidenziato la particolare complessità «di tradurre la politica trasportistica pugliese in un articolato giuridico».

Trentasei articoli del Piano regionale dei trasporti che hanno l'obiettivo di realizzare sul territorio regionale «un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio economico».

Cinque le linee di intervento del Piano: il Trasporto stradale, quello ferroviario, quello marittimo, il trasporto aereo, l'intermodalità dei passeggeri e quella delle merci. Tra gli aspetti salienti eccone alcuni. La Puglia ha una buona dotazione di rete. 313 chilometri di autostrade e circa 720 chilometri di strade extraurbane principali. Dai dati e dalle percentuali si evince anche un ruolo predominante dell'automobile. Il trasporto in macchina (stiamo parlando delle persone) è del 63.4%, quello su gomma è del 27.5% e quello su ferrovia è appena del 9.1%. Per quanto riguarda le merci, il trasporto su strada arriva all'80.5%, quello su ferro al 3% e quello per mare al 16.4%. Un altro dato: oltre il 30% delle merci che partono dalla Puglia hanno una percorrenza oltre i 500 chilometri. Occorre dunque raggiungere in fretta e in sicurezza la destinazione finale. E questa è una delle prossime sfide della Puglia. Nel settore del trasporto stradale occorre puntare alle tecnologie innovative.

Sono ,invece, 1.500 chilometri di rete ferroviaria. Un grande patrimonio regionale con situazione anche avanzate come quella di Lamasinata dove è allocato il sistema di comando e di controllo di tutta la dorsale adriatica, la prima linea ad essere telecomandata. Le ferrovie sono in grado di garantire una copertura territoriale elevatissima. Oltre tre milioni di residenti di 149 comuni hanno a disposizione una stazione ferroviaria. Ma il valore ferrovia in Puglia non è pienamente sfruttato, la rete potrebbe essere sfruttata molto di più e meglio. Tra le criticità, la vetustà di molte tratte ferroviarie e dei relativi impianti tecnologici e del materiale rotabile che incide pesantemente sulla qualità dei servizi offerti. Nel trasporto marittimo il quadro delineato è abbastanza variegato. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, mentre il porto di Bari va comunque bene e ha una buona capacità competitiva, quello di Brindisi ha subito la concorrenza degli altri porti dell'Adriatico perdendo circa il 50% del proprio traffico passeggeri. Infine per il trasporto aereo è stato sottolineato che il sistema aeroportuale ha movimentato nel 2006 oltre duemilioni e 700.mila passeggeri offendo circa 300 collegamenti a settimana. La necessità è però quella, alla luce dell'impostazione data a livello europeo per il riordino del sistema aeroportuale, di integrare e specializzare gli scali pugliesi. La principale criticità del sistema aeroportuale è l'accessibilità multimodale al sistema da parte del territorio.

Pedemontana, bando per progetto definitivo

27 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080527165734660673.html>

Autostrada Pedemontana Lombarda ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio di ingegneria relativo alla verifica e validazione del progetto definitivo. Lo rende noto la stessa società. Alla gara, che chiude il ciclo di gare programmate per l'affidamento della progettazione definitiva, possono partecipare i soggetti in possesso della qualifica di Organismo di Ispezione di tipo A e dei requisiti previsti dal codice dei contratti pubblici. L'importo del corrispettivo a base di gara è pari a 2.350.000,00 euro. L'esame delle offerte (termine il 17 luglio 2008) e l'aggiudicazione saranno affidate alla Commissione di nomina Ministeriale che si è insediata dopo la presentazione delle offerte. Si prevede che le operazioni di gara possano concludersi entro il prossimo mese di settembre.

Comune Matera assegna incarico piano mobilità

26 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080526172034659944.html>

Il Comune di Matera ha aggiudicato alla società Sintagma di San Martino in Campo (Perugia) l'incarico per la redazione del Piano urbano della mobilità (Pum). Il Piano ha l'obiettivo di dare risposte ai problemi del settore, valorizzando il trasporto pubblico e la mobilità su rotaia e su gomma, al fine di rendere la città più sicura e vivibile e rispondente alle esigenze dei cittadini. Il Pum si aggiunge ai piani e ai programmi già avviati dall'amministrazione comunale. Il progetto, in particolare, sarà collegato al redigendo Piano strutturale comunale e al Regolamento urbanistico, fornendo utili indicazioni al Piano strategico comunale, che sarà approntato nell'ottica di "definire le linee guida per razionalizzare il disegno urbanistico della città e per lo sviluppo del territorio". (ANSA)

Interporto Marche, i primi treni nel 2009

26 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/fdg/200805261720314488/200805261720314488.html>

La presidente della Provincia di Ancona Patrizia Casagrande ha incontrato a Jesi il presidente dell'Interporto Roberto Pesaresi, accompagnata dal vice presidente Giancarlo Sagramola e dall'assessore alle Infrastrutture Carla Virili. Nell'incontro si è discusso del progetto di centro intermodale.

Entro il 2009, ha detto Pesaresi, i primi treni entreranno in interporto e l'area terminal-container sarà operativa. Pesaresi ha ringraziato la Casagrande per l'attenzione della Provincia all'infrastruttura, e ha ricordato che anche se la Regione lavora perchè resti pubblica, la società sa "di dover perseguire altre forme di finanziamento per raggiungere l'intermodalità nei tempi rapidi previsti".

Al di là della partecipazione della Provincia al capitale sociale di Interporto Marche spa, la Casagrande ha ribadito apprezzamento "per la rilevanza del progetto all'interno della rivoluzione infrastrutturale in atto nel territorio: dalla terza corsia dell'A14 alla complanare, dal piano di ristrutturazione industriale dell'aeroporto all'uscita dal porto di Ancona, dalle opere della Quadrilatero al bypass di Falconara". Infrastrutture cui va ad aggiungersi il raddoppio della variante alla Statale 16, finanziata dall'Anas.

Torino, meno auto in città e più passeggeri su mezzi pubblici

13 maggio

<http://www.adnkronos.com/IGN/Regioni/Piemonte.php?id=1.0.2155180134>

Meno auto che circolano in città e più passeggeri sui mezzi pubblici: l'aumento del costo dei carburanti sta cambiando le abitudini di trasporto dei torinesi. È quanto sostiene Gtt, Gruppo Torinese Trasporti che questa mattina ha reso noti i dati del traffico. I numeri relativi ai flussi orari di veicoli a Torino (calcolati attraverso misure provenienti da 1.500 sensori posti sull'asfalto) indicano una diminuzione del numero di auto in circolazione. Nel gennaio 2008 gli spostamenti sono diminuiti del 6,31% rispetto a gennaio 2007. A febbraio la diminuzione è stata del 3,32%. Infine a marzo e aprile si è registrato un calo del 4,26%. Sono, invece, in crescita i passeggeri dei mezzi pubblici in città.

Gli ultimi dati ricavati dal numero di biglietti e abbonamenti venduti e riferiti a gennaio e febbraio 2008, confrontati con quelli degli stessi mesi del 2007 indicano un aumento di 500 mila passeggeri: nel bimestre si è passati da 30 mln 178 mila a 30 mln 692 mila. "In un momento in cui aumenta il prezzo dei carburanti -ha spiegato l'assessore ai Trasporti del Comune di Torino, Maria Grazia Sestero- GTT evidenzia come muoversi con il mezzo pubblico serva a risparmiare. Inoltre, dobbiamo segnalare che sono in crescita anche gli abbonati al car sharing".

Per Tommaso Panero, amministratore delegato di Gtt "sono aumentati anche in modo significativo gli abbonamenti ai mezzi pubblici, in particolare del 5% quelli mensili e del 57% quelli annuali. È un dato molto positivo. Intanto, attendiamo che la Regione sblocchi i 100 mln di euro per il triennio 2007-2009 che ci consentiranno di acquistare 500 nuovi autobus".

Gtt ha anche fatto i conti in tasca ai torinesi. Nel 2002 la benzina costava 1,045 euro al litro, oggi è arrivata a 1,455 con un aumento del 39%. Nello stesso anno, l'abbonamento annuale alla rete urbana dei mezzi pubblici erano di 265 euro e oggi è di 290 euro (+9,4%). In base ai dati forniti dal Gtt, un automobilista che percorreva 5 mila km nel 2002 spendeva 522 euro, mentre oggi per percorrere la stessa distanza spende 727 euro. Usando il mezzo pubblico nel 2002 avrebbe risparmiato 257 euro, oggi invece il risparmio è di 437 euro: in 6 anni l'aumento del risparmio nell'uso del mezzo pubblico è stato del 70%.

"A Torino ogni giorno ci sono 30 mila auto in meno che circolano per la città -ha sottolineato Giancarlo Guiati, presidente di GTT- si tratta di un fatto molto importante. Vogliamo anche ricordare ai torinesi che un ulteriore vantaggio economico per chi sceglie il mezzo pubblico consiste nella possibilità di detrarre dalla dichiarazione dei redditi le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti". Nei prossimi giorni partirà la campagna pubblicitaria 'Gtt. Scopri i mezzi per risparmiare': oltre a manifesti e spazi pubblicitari, all'indirizzo www.risparmiogett.it ognuno potrà calcolare quanto risparmia con un abbonamento ai mezzi pubblici rispetto all'uso dell'auto.

La Camera di Commercio lancia l'allarme infrastrutture

9 maggio

http://ilrestodelcarlino.quotidiano.net/modena/2008/05/09/87168-camera_commercio_lancia_allarme_infrastrutture.shtml

Secondo i dati, Modena è ben sotto la media nazionale: l'indice della rete stradale è di 94 contro il 120 complessivo dell'Emilia-Romagna, quello della rete ferroviaria è appena 56 contro i 122 della media regionale.

La Camera di Commercio lancia l'ennesimo allarme infrastrutture. Lo ha fatto il presidente Alberto Mantovani in una tavola rotonda oggi con le associazioni imprenditoriali nel corso della quale è stata presentata una ricerca, aggiornata al 2007, dell'Istituto Tagliacarne. Secondo i dati oggi diffusi la dotazione delle infrastrutture di Modena è ben sotto la media nazionale: l'indice della rete stradale è di 94 contro il 120 complessivo dell'Emilia-Romagna (la media nazionale è ovviamente 100), quello della rete ferroviaria è appena 56 contro i 122 della media regionale. I dati stridono anche perchè sono stati messi a confronto dall'Istituto con la eccellenze di Modena in molti altri settori; si va dalle presenze delle strutture sanitarie (138) a quelle per l'istruzione (176) e la cultura (161), alle reti bancarie (122).

In buona sostanza la ricerca conferma la ricca dotazione della provincia di servizi e strutture con la pesante eccezione di strade e ferrovie. "È un punto dolente che penalizza pesantemente la nostra economia- dice il presidente della Camera di Commercio Alberto Mantovani-. Ci sono state negli ultimi anni novità importanti come la Tav e la quarta corsia dell'A1; ci sono stati passi avanti significativi per la bretella Campogalliano-Sassuolo e la Cispadana, ma tutto ciò non basta".

Basti "pensare che di Cispadana abbiamo iniziato a parlare quando portavo i calzoncini corti, più di 40 anni fa".

Mantovani ha poi rilanciato il progetto di un'opera finita nel cassetto, la Modena-Lucca: "È un progetto importante che va ripreso in mano- ha aggiunto- assieme a un miglior collegamento tra Modena e i principali centri della provincia come Carpi, Mirandola, Vignola". D'accordo con lui il presidente di Confindustria Ceramica Alfonso Panzani: "La Modena-Livorno è un'opera indispensabile"; addirittura entusiasta Dino Piacentini, numero uno di Apmi che chiede alla Camera di Commercio "di riunire le associazioni imprenditoriali per preparare un progetto di massimo per un'opera importante e complessa dato che il 50% del percorso sarebbe in galleria". Frena invece il presidente designato di Confindustria Modena Pietro Ferrari: "Ci sono molti problemi sul tappeto. Penso- dice- prima di tutto al fatto che non abbiamo una piattaforma integrata per lo scambio delle merci. Il tema dei trasporti è poi da affrontare nella sua globalità e su scala regionale".

INFRASTRUTTURE E AMBIENTE

È stato inaugurato l'International Transport Forum 2008 "Trasporti ed energia: le sfide del cambiamento climatico"

28 maggio

<http://www.itnews.it/news/2008/0528090401552/stato-inaugurato-l-international-transport-forum-2008-trasporti-ed-energia-le-sfide-del-cambiamento-climatico.html>

Il segretario generale dell'International Transport Forum Jack Short e il sindaco di Lipsia Burkhard Jung hanno inaugurato ieri a Lipsia l'International Transport Forum 2008, con una visita all'esposizione concomitante.

L'International Transport Forum 2008 è uno dei convegni più grandi del mondo dedicati ai trasporti, con più di 600 intervenuti dai settori di politica, industria, scienza e società civile. Si focalizza sui problemi strategici più importanti nel settore dei trasporti ed è l'unica piattaforma globale per i ministri dei trasporti. Questo evento del tutto unico viene seguito da più di 100 giornalisti di ogni parte del mondo. L'argomento al centro dell'attenzione è quello dei cambiamenti climatici e dei crescenti consumi energetici. "Il settore dei trasporti sta affrontando una sfida molto difficile, dal momento che deve trovare il compromesso migliore tra il rafforzamento dei trasporti e del commercio da una parte e la riduzione dei **gas** serra correlati ai trasporti e della dipendenza dal petrolio dall'altra", ha dichiarato Jack Short.

Il Forum vede la partecipazione dei ministri dei trasporti e di alti dirigenti di 52 paesi. I decision maker devono concepire strategie e interventi volti a ridurre in modo significativo le emissioni di anidride carbonica. Questi interventi dovranno avere un impatto a livello nazionale e internazionale. In questo contesto, gli organizzatori sottolineano che l'evento è uno dei primi nel settore a essere neutrale sul problema delle emissioni di anidride carbonica.

Contemporaneamente al forum si svolgono un'esposizione dedicata a **energia** e trasporti e numerosi altri eventi. Un programma dettagliato si può trovare all'indirizzo <http://www.internationaltransportforum.org/forum2008.html>.

L'esposizione che si svolge dal 28 al 30 maggio presso il centro congressi di Lipsia è stata resa possibile dai rappresentanti di associazioni, aziende, città e autorità locali, tra cui la municipalità di Lipsia. È previsto anche un "Forum aperto" in cui gli scienziati presentano i loro attuali programmi di ricerca e i partecipanti possono conoscere alcuni esempi delle migliori consuetudini a livello di tecnologie, energia e trasporti.

Inoltre, dal 28 al 29 maggio Deutsche Bahn AG presenta il suo contributo alla protezione del clima in un'esposizione presso la stazione centrale/Leipzig Hauptbahnhof (binario 16/17, tutti i giorni dalle 16 alle 19). La famosa Children's University di Lipsia ha affrontato l'argomento dei trasporti e dei cambiamenti climatici (nuovo municipio di Lipsia/Neues Rathaus, 28 maggio dalle 17 alle 18).

Ha avuto luogo anche una competizione per i giovani scienziati che hanno orientato le loro ricerche alla riduzione delle emissioni di gas serra. I nomi dei vincitori verranno comunicati giovedì sera in occasione della cena di gala, alla presenza dei ministri dei trasporti. Ulteriori punti salienti del programma includono l'intervento di Angela Merkel (seguito da una sessione fotografica il 29 maggio alle 12.30), Rajendra Pachauri, Yvo de Boer, Thomas Enders, Hartmut Mehdorn e di molti altri partecipanti. Il giorno di chiusura avrà luogo una conferenza stampa finale alle ore 13.

Per i partecipanti all'International Transport Forum sono stati organizzati alcuni eventi esclusivi, come la visita all'hub europeo di DHL e agli stabilimenti BMW di Lipsia. La partecipazione dei rappresentanti della stampa è possibile previo accordo. Per ulteriori informazioni rivolgersi al banco stampa presso il Centro stampa, Tel. +49(0)341-41455-573, Fax. +49-341-678-8182, pr@leipzig-messe.de

Per ulteriori informazioni rivolgersi al banco stampa presso il Centro stampa, Tel. +49(0)341-41455-573, Fax. +49-341-678-8182, r@leipzig-messe.de

CONVEGNI - CONFERENZE - INCONTRI - SEMINARI

Innovazione e nuove infrastrutture autostradali: buone pratiche internazionali a confronto 29 maggio

<http://www.milanomet.it/it/ultime/milano-15-maggio-12-giugno-2008.html>

Giovedì 29 maggio 2008 alle ore 10.00 presso Regione Lombardia, in via Pola 12 a Milano si è svolto il terzo appuntamento dedicato della serie di incontri dedicati all'innovazione delle infrastrutture autostradali. Il campo di discussione è stato l'ambiente e l'energia. Si possono progettare autostrade autosufficienti sul piano energetico? Le autostrade sono sempre dannose per l'ambiente circostante?

Di seguito il programma dell'evento:

- Introduzione:

Massimo Di Marco, Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.

- L'olandese Road Energy System: come recuperare energia dall'asfalto per ottimizzare la manutenzione delle strade e riscaldare/raffreddare le città;

Arian H. de Bondt, Ooms Nederland Holding bv

- Consumi energetici, qualità dell'aria, livelli di rumore. Le infrastrutture viarie olandesi all'insegna della sostenibilità.

N. J.A. (Nico) van Dooren, Royal Haskoning

Piet Kunst, Royal Haskoning

Discussant:

Livio Mazzarella, Politecnico di Milano

Pesaro: convegno sul nuovo piano dei trasporti

28 maggio

<http://www.gomarche.it/notizia.php?id=33410>

"Verso il nuovo piano dei trasporti – Sperimentazioni di governo tra limiti ed opportunità" è il titolo del convegno che l'assessorato ai trasporti, come ogni anno, organizza per illustrare le tematiche del settore in ambito marchigiano.

Sede dell'iniziativa prevista per il **5 giugno** prossimo alle 9.30 sarà la Sala Repubblica del Teatro Rossini di Pesaro.

Tema principale, il nuovo piano dei trasporti la cui redazione è già stata avviata da qualche mese.

Tra i temi prioritari l'innovazione introdotta nella gestione dei servizi su gomma a seguito della conclusione delle procedure di gara, i possibili scenari determinati dall'integrazione modale e tariffaria in relazione all'innovazione tecnologica cui si è dato avvio con una prima fase di sperimentazione, l'impegno della Regione ad assicurare maggiori confort all'utenza e a migliorare gli aspetti organizzativi del settore.

Verranno inoltre approfonditi gli aspetti della **mobilità sostenibile**, il tema della **sicurezza stradale**, le risorse assegnate dall'ultima finanziaria al settore trasporti, nonché le problematiche inerenti i nuovi parametri contrattuali proposti da Trenitalia.

"Quest'anno abbiamo pensato di organizzare il convegno a Pesaro – spiega l'assessore ai trasporti **Pietro Marcolini** - anche per l'impegno che la Provincia ha saputo sviluppare nel settore e per l'impulso che gli operatori locali stanno fornendo per dare al trasporto pubblico una immagine moderna ed efficiente. La Regione Marche – aggiunge - ha avviato un'azione di rinnovamento con servizi più efficienti, una maggiore attenzione ai temi ambientali, l'incentivazione del ruolo dei mobility managers nei luoghi di lavoro, una nuova politica dei trasporti da parte dei Comuni, che ha permesso la crescita di varie modalità di trasporto complementari tra loro".

Il nuovo piano dovrà in particolare riequilibrare la ripartizione modale della domanda del trasporto pubblico, utilizzando in modo pieno il sistema ferroviario esistente, ottimizzare il sistema complessivo dei costi della mobilità pubblica e privata, creare una migliore connessione della costa con le aree interne e realizzare una piena integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto.

A questo proposito le linee strategiche della nuova programmazione regionale per l'utilizzo dei fondi comunitari 2007-2013 e di quelli FAS prevedono misure mirate.

La natura delle misure richieste è sicuramente da individuarsi in una evoluzione tecnologica dei servizi all'utenza nel senso più ampio, attraverso il potenziamento del servizio di **trasporto a chiamata**, l'info mobilità a terra e a bordo, l'acquisto di mezzi di trasporto **ecosostenibili**, l'uso di nuovi sistemi tecnologici e di regolamentazione della viabilità oltre agli interventi per la salvaguardia ambientale.

Holding regionale trasporti: oggi il convegno delle OO.SS.

23 maggio

<http://www.tuttoggi.info/articolo-6117.php>

"Questa mattina, 23 maggio, alle ore 9,00 presso la Domus Pacis a Santa Maria degli Angeli ad Assisi si è tenuta un'iniziativa unitaria di Cgil, Cisl e Uil per presentare le proposte del sindacato sul Piano di riassetto del trasporto regionale dell'Umbria. Presenti al convegno i segretari generali regionali Manlio Mariotti (Cgil), Pierluigi Bruschi (Cisl) e Roberto Silvestri (Uil). "E' assolutamente indispensabile -hanno dichiarato i segretari confederali e di categoria- procedere a un riassetto complessivo del settore nella regione sia per razionalizzare i servizi esistenti sia per incrementare il trasporto pubblico su ferro e su gomma per le persone e per le merci. Il settore dei trasporti -hanno sottolineato a seguire i segretari Ulisse Mazzoli della Filt Cgil, Bruno Mancinelli della Fit Cisl, Alessandro Emili della Uilt

Uil - riveste un' importanza strategica per l'intera economia regionale e la sua realizzazione avrà un' incidenza rilevante nel giudizio complessivo che il sindacato esprimerà a breve sul complesso del "Patto per lo sviluppo e la coesione sociale dell'Umbria". La realizzazione di una holding regionale, quale passo preliminare ad una rapida costituzione della azienda unica regionale della mobilità, è un fatto indispensabile che non può essere vanificato da aggregazioni parziali e non rispondenti a questo obiettivo strategico. Le organizzazioni sindacali -hanno poi aggiunto unitariamente- sono disponibili a discutere anche di processi gradualisti di accorpamento e razionalizzazione, ma solo dopo la costituzione della holding stessa. L'Azienda Unica Regionale, verso la quale ogni atto deve procedere con coerenza, deve essere realizzata entro e non oltre la scadenza degli attuali contratti di servizio e comunque entro l'attuale legislatura. Auspichiamo -hanno concluso i segretari- la stesura di un protocollo di intesa con la Regione avente ad oggetto principalmente tre punti: salvaguardia e sviluppo dei livelli occupazionali, omogeneizzazione dei trattamenti normativi ed economici, applicazione del contratto unico della mobilità". "Quale riassetto del trasporto nella Regione Umbria" ha visto intervenire anche i due assessori regionali Silvano Rometti e Giuseppe Mascio che, condividendo ciò che i sindacati hanno sottolineato nel corso dell'evento, hanno annunciato l'accordo raggiunto per la realizzazione della holding nel settore dei trasporti: gli enti coinvolti, infatti, hanno apposto la propria firma di adesione."

Merci; a Venezia confronto su futuro in Europa

23 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20080523190234658606.html>

Il futuro del trasporto europeo, che secondo le stime comunitarie aumenterà di oltre il 60% entro il 2013, sarà al centro della Conferenza Marco Polo in programma a Venezia il 10 e 11 giugno prossimi. L'iniziativa, che si svolgerà nella Scuola Grande di San Giovanni Evangelista, è organizzata congiuntamente dalla Agenzia Esecutiva della Commissione Europea per la Competitività e l'Innovazione (EACI), dalla Regione del Veneto e dall'Autorità Portuale di Venezia. Amministratori pubblici ed operatori economici di tutta Europa si confronteranno sulle risposte possibili, in termini di emissione di gas serra, di soluzioni infrastrutturali e di logistica, alla luce anche del Programma Marco Polo II. Questa iniziativa comunitaria mette a disposizione 450 milioni di euro a favore di aziende del trasporto merci, operatori logistici e altre imprese che vogliono proporsi come leaders dei trasporti sostenibili. L'obiettivo del programma Marco Polo II è di spostare dalla strada 20,5 miliardi tonnellate /km all'anno da qui al 2013, sviluppando modalità alternative a più basso inquinamento, creando sinergie tra le compagnie di trasporti merci multimodali, incentivando concretamente la realizzazione delle autostrade del mare, sostenendo azioni volte a ridurre il traffico causato dai trasporti merci su strada, incoraggiando e sviluppando la logistica e la cooperazione tra gli operatori del settore. (ANSA).

"Il settore dei trasporti e il cambiamento climatico"

6 maggio

<http://www.rinnovabili.it/il-settore-dei-trasporti-e-il-cambiamento-climatico-701100>

L'International Transport Forum, è l'organizzazione intergovernativa creata per promuovere una più profonda comprensione del ruolo essenziale svolto dai trasporti nell'economia e nella società. Negli ultimi anni sono stati compiuti alcuni progressi per mitigare gli impatti ambientali negativi dell'attività di trasporto, ma rimane ancora molto da fare a questo livello, dal momento che tutte le dimensioni della sostenibilità – ambientale, economica e sociale – sono fortemente influenzate dalle attività di trasporto. Dal 28 al 30 maggio a Lipsia si terrà il summit dal tema "Trasporti ed energia: la sfida del cambiamento climatico", un momento di incontro per i Ministri dei Trasporti di oltre 50 paesi, insieme ad esponenti importanti del settore trasporti e ricercatori famosi specializzati nel ramo. In vista dell'evento l'International Transport Forum ha organizzato un dibattito online su "Il settore dei trasporti e il cambiamento climatico" per incoraggiare il contributo del pubblico alle discussioni di Lipsia. Le opinioni espresse online, le domande e i commenti migliori saranno portati all'attenzione dei delegati e dei Ministri competenti al summit. "Il settore dei trasporti è responsabile di una quota rilevante e crescente di emissioni gassose creatrici dell'effetto serra, e la maggior parte delle indicazioni sono per un'attività di trasporti e di emissioni almeno raddoppiate nei prossimi 30 anni", ha detto Jack Short, Segretario generale dell'International Transport Forum, lunedì a Parigi, in occasione del lancio del secondo dibattito online. "D'altra parte, – ha spiegato Short – gli obiettivi politici hanno fissato riduzioni mondiali di emissioni dell'ordine del 50% entro la metà del secolo. L'amara conclusione è che non abbiamo politiche in atto o programmate che possano stabilizzare, per non dire ridurre, le emissioni del settore trasporti". Per partecipare al dibattito e per maggiori informazioni sul summit e come parteciparvi l'indirizzo è www.internationaltransportforum.org.

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

La sfida: infrastrutture e piano energetico

12 maggio

http://www.opinione.it/pages.php?dir=naz&act=art&edi=92&id_art=3766&aa=2008

Dopo la confortevole vittoria dell'alleanza Pdl-Lega-Mpa alle ultime politiche è giunto il momento di operare per rilanciare l'economia del paese e la sua voglia di affermarsi, distrutte o quasi dal governo di centrosinistra. Il lavoro di ricostruzione e riabilitazione dell'Italia dovrà essere impostato tenendo conto di due grandi fattori: l'innervamento del paese con la necessaria quantità/qualità di infrastrutture e un nuovo piano energetico. Queste due problematiche dovranno naturalmente essere sottoposte continuamente al vaglio dell'impatto ambientale. La questione ambientale, infatti, è il problema di questo millennio e va affrontato politicamente come quando sono in gioco la qualità della vita delle persone e l'organizzazione della società futura in genere. In passato si è spesso commesso l'errore di valutare le scelte ambientali come meramente tecniche lasciando agli ambientalisti (catastrofisti) professionisti l'esclusiva delle decisioni in materia ambientale. Questo errore ci ha portati al blocco di tutti i progetti come la Tav, il deposito di scorie nucleari a Scanzano, il ponte sullo Stretto, i termovalorizzatori, i rigassificatori, il nucleare, le centrali a carbone di nuova generazione e perfino gli impianti eolici o geotermici.

Tutto questo sulla base di parole d'ordine prive di fondamento scientifico, ispirate a un catastrofismo veteromarxista e prive di qualunque significato che non sia sinistro. Il nuovo governo non dovrà fare sconti a nessuno, cercando di riportare ordine nelle norme introdotte e di liberare l'amministrazione da quei personaggi incompetenti che ne hanno decretato il fallimento. A questo proposito, il Ministro Pecoraro Scanio non si è limitato nelle sue malefatte a imporre decisioni demenziali e catastrofiche per l'intera società ma ha anche distrutto quel poco di organizzazione in essere al Ministero dell'ambiente, gestendolo all'insegna dell'illegalità e della prepotenza, cercando di appropriarsi le risorse disponibili: posti, incarichi, spesa corrente e investimenti. Il prossimo governo dovrà quindi ripristinare una situazione amministrativa di legalità e di corretta e ordinata gestione e soprattutto richiamare in essere quel DLgs 152/06 che configurava una legislazione semplice, coerente, efficace e condivisa.

Sono necessari tempi brevi onde consentire all'amministrazione dell'ambiente di svolgere il suo ruolo di elemento forte nell'azione per il risanamento dell'Italia programmato dal Presidente Berlusconi. Non va certo in questo senso, per fare un esempio, l'imminente nomina di una commissione di oltre trenta membri per svolgere, a titolo oneroso, l'attività finora svolta a costo zero da due direzioni generali in riferimento alla gestione dei permessi di emissione di CO2. Alcuni suggerimenti sul programma ambientale da attuare condivisi dalle dodici associazioni ambientaliste riunitesi nel coordinamento Ambiente & Sviluppo si possono scaricare dal sito www.vivaaa.org. Per quanto riguarda le infrastrutture occorre operare con determinazione e velocità, sia nella fase autorizzatoria, sia nella fase attuativa, ferma restando la necessità di tutelare l'ambiente. Il ministero dell'ambiente deve tornare ad essere il luogo del "come" e non il luogo del "no" aprioristico e ideologico.

Il problema energetico è almeno altrettanto grave di quello della carenza di infrastrutture. Senza esagerare, si può affermare che in Italia manca una politica energetica da almeno vent'anni, mentre questo è un settore in cui è necessaria una programmazione che garantisca gli operatori economici dalle oscillazioni dannose delle decisioni e che dia certezze per il medio-lungo termine.

Di questa programmazione dovrà necessariamente far parte una ridefinizione razionale del mix delle fonti che ricomprenda finalmente il nucleare, insieme con le rinnovabili, il carbone e gli idrocarburi. Infrastrutture e piano energetico saranno dunque i punti su cui si confronterà il nuovo Gabinetto Berlusconi: un lavoro difficile per risollevare l'Italia, ma realizzabile con sapienza e impegno.

Paolo Togni

Bruno, assurdo Alghero a autorità portuale Olbia

6 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/trasnavale/20080506140234646815.html>

"La scelta di inserire il porto di Alghero nell'Autorità portuale di Olbia-Golfo Aranci è inaudita, illogica e sbagliata. Non condivido assolutamente le ragioni politiche che supportano lo schema di delibera, predisposto dal sindaco Marco Tedde, e che sar. valutato dal Consiglio Comunale". Mario Bruno, consigliere regionale del Partito Democratico, contesta il progetto che prevede l'inclusione del porto cittadino nel sistema di gestione dell'Autorità portuale di Olbia. "Gli algheresi possono e debbono amministrare con competenza, efficacia ed efficienza il loro porto, attraverso una gestione consortile qualificata, col supporto della Regione che peraltro non e' mai mancato in questi ultimi anni. La paventata annessione a Olbia - sostiene Bruno - contrasterebbe anche con la normativa in vigore. Il Porto di Alghero è

classificato come porto di categoria II classe III. Pertanto, ai sensi dell'articolo 5, comma 7, della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 sono di competenza della Regione le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative allo stesso porto. Tali funzioni non possono essere sottratte alla Regione se non in violazione di questa legge". "Se lo schema di Piano regionale dei trasporti, ipotizza da una parte l'estensione della circoscrizione dell'Autorità portuale di Olbia, bisogna chiarire, dall'altra, che si tratta di semplice ipotesi di studio che non tiene conto del quadro normativo di riferimento che è peraltro inderogabile. Un'operazione del genere per il porto di Alghero - conclude Bruno - violerebbe apertamente le competenze in materia di portualità di interesse regionale riconosciute e assegnate dalla legge alla Regione Sardegna". (ANSA)

LA COMMISSIONE AL LAVORO

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