

# N NEWSLETTER

- Grandi opere
- Unione Europea
- Intermodalità, trasporti ferroviari, marittimi e/o aerei
- Notizie dalle Regioni
- Infrastrutture e ambiente
- La Commissione al lavoro
- Segnalazioni siti web & news multimediali

## GRANDI OPERE

---

### *Matteoli a Parma, tavolo su Tirreno-Brennero*

8 gennaio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20090108174934800659.html>

Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli si confronterà sabato a Parma con i rappresentanti degli enti locali interessati, sul protocollo d'intesa per la realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al completamento del corridoio Tirreno-Brennero. Parteciperanno il presidente della Provincia e il sindaco di Parma Vincenzo Bernazzoli e Pietro Vignali. Del tavolo fanno parte anche i presidenti delle Regioni Emilia-Romagna, Toscana, Liguria, Lombardia, Veneto, delle Province di Massa Carrara, Livorno, La Spezia, Reggio Emilia, Mantova, Cremona e Verona, i sindaci dei Comuni di Carrara, Livorno, Massa, La Spezia, Reggio Emilia, Mantova, Cremona, Verona. (ANSA).

## UNIONE EUROPEA

---

### *Ue: Nuove procedure per stimolare autostrade del mare*

21 gennaio

[http://notizie.virgilio.it/notizie/economia/2009/01\\_gennaio/21/trasporti\\_ue\\_nuove\\_procedure\\_per\\_stimolare\\_autostrade\\_del\\_mare.17655954.html](http://notizie.virgilio.it/notizie/economia/2009/01_gennaio/21/trasporti_ue_nuove_procedure_per_stimolare_autostrade_del_mare.17655954.html)

Nuove e più snelle procedure burocratiche per stimolare lo sviluppo delle autostrade del mare nell'Unione europea, quelle vie di trasporto merci che possono decongestionare le nostre strade e aiutare anche la lotta contro l'inquinamento, con un occhio alla nuova occupazione. E' il progetto che ha lanciato oggi la Commissione europea, approvando la proposta di direttiva elaborata dal vicepresidente con delega ai Trasporti Antonio Tajani. Lo stesso commissario italiano ha presentato il provvedimento alla stampa, spiegando che l'intento che ne è alla base è di "applicare al trasporto marittimo le stesse regole di quello via terra". Attualmente infatti una nave che giunge da una zona extra Ue in un porto europeo e da questo si sposta verso un secondo porto comunitario e poi magari ad un terzo, è ogni volta sottoposta agli stessi controlli doganali, come se sempre venisse da fuori dall'Unione. "Questa proposta di direttiva - ha spiegato Tajani - punta a semplificare le procedure per stimolare il trasporto marittimo nel quadro delle intermodalità. Vogliamo che il trasporto via mare sia sempre più una opportunità, e quindi lavoriamo per renderlo competitivo".

Il provvedimento, che ora dovrà passare l'esame del Consiglio e del Parlamento, potrebbe entrare in vigore nel gennaio del 2010, e portare ad un risparmio di spese burocratiche di circa 2,4 miliardi, secondo gli esperti della Commissione, per le navi che attraccano nei 1.200 porti europei.

Tajani ha sottolineato che come questo provvedimento "possa contribuire significativamente anche alla lotta contro l'inquinamento portato dal trasporto su gomma, spesso poi imbottigliato in lunghe file". Secondo il vicepresidente della Commissione "dagli Stati membri abbiamo ricevuto un grande interesse a questa proposta di trasporto marittimo senza barriere, che è anche un importante segnale di modernizzazione del sistema".

C'è anche un positivo risvolto occupazionale, pur se non ancora quantificato. "Lo sviluppo del settore marittimo - ha detto Tajani - potrà portare anche a nuova occupazione. Puntiamo molto sui giovani, perchè capiscano che questo settore offre opportunità di lavoro qualificato e ben remunerato". Attualmente gli addetti alla marineria in Europa sono circa 1,5 milioni, il 70% dei quali lavora a terra, nella progettazione e costruzione delle navi, nell'elettronica, nella logistica dei cargo.

"Siamo estremamente soddisfatti da questa proposta", ha commentato Claudio Martini, presidente della Regione Toscana e presidente della Conferenza delle Regioni Marittime Europee.

"Riteniamo che la Commissione abbia fatto un passo decisivo per rendere il trasporto marittimo più competitivo - ha aggiunto Martini - e vorrei sottolineare l'impegno della Direzione Trasporti e del commissario Tajani, che ha mostrato apertura alle proposte della Conferenza, il cui obiettivo è il rilancio del settore marittimo in Europa".

## INTERMODALITÀ, TRASPORTI FERROVIARI, MARITTIMI E/O AEREI

*Pendolaria, il dossier di Legambiente sul trasporto ferroviario pendolare*

23 gennaio

<http://www.ilquotidiano.it/articoli/2009/01/23/94374/pendolaria-il-dossier-di-legambiente-sul-trasporto-ferroviario-pendolare>

Pendolaria analizza politiche e spesa della Regione Marche per il servizio di trasporto su binari, gli investimenti e le infrastrutture. Legambiente: "Una regione che ha investito e continua a investire poco sui treni".

Ogni giorno 24.000 viaggiatori si riversano lungo i 391 km della rete ferroviaria marchigiana, gestita da Trenitalia, 4.500 dei quali sono abbonati.

Circa il 69% (dato nazionale) di coloro che utilizzano l'auto, si dichiara disponibile a utilizzare il treno se il servizio fosse competitivo.

La domanda pendolare cresce ma si investe sempre meno sui binari e il servizio rischia di essere sempre più scadente, lo dimostrano i fondi che la Regione Marche ha messo in preventivo per questa opera pubblica.

La Legge Obiettivo nella Regione prevede una spesa di 1.460,38 milioni di euro a favore delle infrastrutture così suddivisa: 210 milioni di euro sono stati stanziati per le ferrovie (investimento finalizzato alla sola costruzione del by-pass all'altezza della raffineria Api) mentre il restante, 1.250,38 milioni di euro, è stato dirottato su strade.

Mentre non è previsto neanche un euro per il raddoppio della ferrovia Orte-Falconara, snodo fondamentale per il collegamento con Roma che ha ancora un unico binario per la maggior parte del tratto.

Un segnale incoraggiante è presente nel bilancio 2008 della Regione Marche dove due quote, 14 e 8 milioni di euro, sono destinate al trasporto ferroviario, investimenti fortemente voluti dalle province di Ascoli Piceno e Macerata.

Inoltre, con l'orario entrato in vigore lo scorso 13 dicembre 2008, sono stati tagliati alcuni treni e sopresse alcune fermate sulla linea che collega Ancona e Roma, tra cui la stazione di Jesi che conta molte presenze, portando ai viaggiatori numerosissimi disagi.

"Investire di più sul treno è una scelta non più rinviabile per le Marche- commentano Edoardo Zanchini responsabile Infrastrutture e Trasporti di Legambiente Nazionale e Luigino Quarchioni presidente di Legambiente Marche - La Regione continua a investire pochissimo sulla rete ferroviaria mentre punta principalmente su strade in un territorio in cui la maggior parte dei marchigiani vive sulle città costiere ormai fortemente congestionate dal traffico e dallo smog. E' per questo che risulta necessario investire maggiormente sul trasporto ferroviario e avere più treni che siano più puliti, più puntuali e che offrano un servizio migliore. Questo anche alla luce dell'incremento del numero di lavoratori, studenti e turisti che chiedono di muoversi in treno; infatti si è registrato un aumento del 15% di viaggiatori tra il 2006 e il 2008 oltre al 20% in più di passeggeri registrati nell'estate del 2008.

Ottimo esempio quella della Provincia di Ascoli Piceno- continuano Zanchini e Quarchioni- che ha individuato nell'elettrificazione e nella realizzazione della metropolitana nel tratto Ascoli Piceno- Porto d'Ascoli la priorità infrastrutturale nel territorio ascolano.

Anche la Provincia di Macerata ha chiesto fondi per trasformare in metropolitana una parte della Civitanova Marche-Albacina. Insomma bisogna ricollocare il trasporto ferroviario e pubblico tra le priorità negli investimenti del governo locale fino ad arrivare a un vero e proprio servizio regionale ferroviario per aumentare la qualità della vita dei marchigiani, ridurre l'inquinamento e rendere la nostra Regione più bella, desiderabile e competitiva".

"Per il completamento della Muccia-Foligno prevista dalla Quadrilatero, una Superstrada a 4 corsie di circa 14 chilometri in ponti, gallerie e viadotti, saranno necessari non meno di 2.000 miliardi di vecchie lire e non meno di 15-20 anni di lavori: un'opera faraonica ed inutile, la cui finalità di collegamento intervallivo potrebbe essere comunque raggiunta da una buona "messa in sicurezza" della S.S. 77- aggiunge Gianfranco Borgani della segreteria di Legambiente Marche- Questo colossale sforzo costruttivo e finanziario, per giunta in epoca di scarse risorse pubbliche, è tutt'altro che strategico come rimarca anche il Piano Anticrisi dell'Unione Europea. Esso, infatti, segue vecchie logiche "sviluppiste" e sottrae risorse vitali al territorio.

Risorse che potrebbero fare davvero la differenza se impiegate per potenziare le reti intermodali di trasporto ed, in primis, per ripensare il ruolo del trasporto su rotaia che nella nostra Regione è sostanzialmente fermo alle previsioni di un secolo fa. Così intervengono i Paesi più avanzati d'Europa, mentre noi continuiamo a sventrare irreversibilmente il nostro territorio".

Il rapporto "Pendolaria, la libertà di muoversi in movimento" è stato presentato questa mattina in conferenza stampa ad Ancona, presso la sede di Legambiente Marche, a cui hanno preso parte Edoardo Zanchini responsabile Infrastrutture e Trasporti di Legambiente Nazionale, Luigino Quarchioni presidente Legambiente Marche e Gianfranco Borgani della segreteria di Legambiente Marche.

**Ferrovie, il ritardo italiano sul traffico delle merci**

21 gennaio

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2009/01/ferrovie-ricerca-booz-company.shtml?uuid=4de9b204-e8b3-11dd-9dce-385c7e822784&DocRulesView=Libero>

La domanda scende, con una conseguente frenata della produzione industriale. Risultato: anche il traffico di merci si contrae. Secondo Ferrovie dello Stato il calo italiano nel 2009 sarà del 10%. Le stime per i prossimi anni sono però di tutt'altro segno: da qui al 2015 la crescita media annuale sarà del 7%. Quali delle arterie ferroviarie che avvolgono il Vecchio Continente si troveranno in difficoltà per distribuire i container nei prossimi cinque anni? Secondo una ricerca condotta da Booz & Company e pubblicata in esclusiva dal Sole24ore.com, la tratta Rotterdam-Milano è la prima (25%), seguita da Malmo/Copenaghen-Verona (20%). Subito dopo vengono Colonia-Barcellona e Amburgo-Budapest (17%), seguite da Anversa-Milano (15%). Dai risultati dell'indagine, condotta online in collaborazione con i siti di tre magazine leader nel mondo dei trasporti («Deutsche verkehrszeitung», «International freighting weekly» e «La vie du rail»), e quindi dedicata agli operatori del settore, emerge dunque come l'Italia ne uscirà svantaggiata.

«Anche se il 75% degli intervistati ha espresso soddisfazione nei confronti del trasporto ferroviario delle merci in Europa - spiega Alberto De Monte, direttore del settore auto & trasporti di Booz & Company - C'è preoccupazione per i corridoi che collegano i porti del Nord con quelli del Sud del continente».

Il problema è infrastrutturale. Riguarda l'Italia come terminale di alcune delle principali tratte europee. Il nostro Paese, per la sua posizione geografica, è la porta del Mediterraneo e ha la difficoltà di essere "chiuso" a Nord dalle Alpi. Va detto che le tratte indicate come problematiche per i prossimi anni prima di entrare nel territorio nazionale attraversano mezza Europa. «Vero, le reti saturate sono omogeneamente distribuite in tutta Europa, solo che noi abbiamo il problema specifico dei valichi e del completamento dell'alta velocità - spiega Davide Di Domenico, responsabile progetti settore auto & trasporti di Booz & Company - Per "pesare" meglio la portata del problema italiano abbiamo esteso all'Italia la ricerca che faremo nel 2009».

C'è un punto che appare già evidente. In Italia, secondo Eurostat, solo il 2,5% del traffico merci attualmente avviene tramite ferrovia. Percentuale bassissima, che lascia ampio spazio al trasporto su gomma e alle relative emissioni di CO2. La media europea è del 9%, mentre il trasporto stradale è al 46%. La Commissione europea, già nel 2005, si è posta l'obiettivo di creare un network europeo per far crescere del 2% il traffico ferroviario, riducendo del 4% le emissioni di CO2 (correlate al traffico merci e passeggeri). Dei 30 progetti prioritari, il primo ed il sesto interessano l'Italia (Corridoio 1 e 5) a cui si aggiungono le Autostrade del mare che nel Mediterraneo collegano l'Italia con gli altri stati Europei. Le principali tratte italiane e le relative date di realizzazione previste sono: Bussoleno-Torino (2011); Torino-Venezia (2011); Venezia-Divaca (Slovenia) (2012); valico Brennero (2015); tunnel Mont Cenis (2017).

«Il traffico su rotaia, oltre a essere positivo per l'ambiente, è anche più economico - continua De Monte - sopra i 400 chilometri le ferrovie sono vantaggiose rispetto alla gomma». Per quanto riguarda l'Italia, la diminuzione del traffico su strada può avvenire tramite lo sviluppo delle autostrade del mare, il potenziamento della rete ferroviaria, soprattutto l'alta velocità, lo sviluppo della rete degli interporti, e quindi l'intermodalità, che consente il passaggio tra gomma e rotaia. Oggi ci sono 18 interporti operativi ed 11 in fase di realizzazione. Il traffico intermodale (strada-ferro-strada) ammonta a solo il 3,5% del traffico complessivo.

Luca Salvioi

**Porto Ancona: Matteoli, intesa quadro con Regione Marche**

7 gennaio

<http://www.agi.it/ancona/notizie/200901071732-eco-r012589-art.html>

"La forza economica e imprenditoriale delle Marche è rilevante, ma essa è debilitata dai costi logistici gravanti sul sistema economico che sono i più elevati d'Italia (52 per cento) e comportano un'erosione importante dei margini", ha dichiarato Altero Matteoli, ministro alle Infrastrutture, in visita ad Ancona per discutere con il governatore delle Marche Gian Mario Spacca e con altre autorità sulla nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale, in vista dell'imminente scadenza del mandato dell'attuale presidente Giovanni Montanari. Pertanto, il ruolo del porto di Ancona è fondamentale non solo per l'economia regionale ma, "viste le caratteristiche di riferimento che Ancona riveste nell'Adriatico e per la sua collocazione geografica, lo è per l'intero Paese. A tale proposito - ha aggiunto Matteoli -, a breve ci sarà la sottoscrizione dell'atto di intesa generale quadro tra Governo e Regione, sulle iniziative che si intendono attivare". Un atto che "non è solo una registrazione notarile", ma un documento esecutivo.

Dal canto suo Spacca, ricordando che "la strategia per il porto di Ancona è prioritaria per farlo diventare uno dei primi

10 in Italia", ne ha sottolineato i numeri: 1,5 milioni di passeggeri; 300 mila auto; 200 mila tir e veicoli pesanti; 9,2 milioni di tonnellate di merci e 100 mila container.

## NOTIZIE DALLE REGIONI

---

### *Marrazzo, entro 2009 consegna Sora-Frosinone*

27 gennaio

<http://www.viaggi-oggi.it/archives/0007075.html>

"Se la politica vuole può realizzare infrastrutture. Entro la fine di quest'anno noi consegneremo la strada Sora-Ferentino-Frosinone i cui lavori, iniziati negli anni '70, erano ancora incompiuti quando ho iniziato la mia campagna elettorale". Lo ha sostenuto il presidente della Regione Lazio, Piero Marrazzo, nel corso della puntata odierna della trasmissione "Ballaro".

A proposito dell'utilizzo dei Fondi strutturali europei e della realizzazione delle infrastrutture, Marrazzo ha ricordato che "nel Lazio, questi andranno a finanziare il 50% del raddoppio della ferrovia Roma-Viterbo". Quest'ultima, ha spiegato, dovrà collegare l'aeroporto per i voli low cost, che si costruirà appunto a Viterbo, con la Capitale. Il problema dell'utilizzo dei Fas era stato sollevato poco prima da Susanna Camusso, segretario confederale della Cgil, secondo la quale "si continua a discutere dei fondi delle regioni e non delle risorse dello Stato. Sarebbe bene che si smettesse di contendere i Fas e si cominciasse a dire alle regioni di iniziare a spenderli. Che si cominciasse - ha concluso - dalle infrastrutture che non solo per gli Stati Uniti di Obama sono una ricetta per ricostruire lavoro". (AGI)

### *Vasai: Quattro proposte sul tema infrastrutture*

15 gennaio

[http://www.arezzonotizie.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=62820&Itemid=2](http://www.arezzonotizie.it/index.php?option=com_content&task=view&id=62820&Itemid=2)

Un programma per lo sviluppo infrastrutturale della futura provincia di Arezzo.

**Linea Arezzo/Sansepolcro/Rimini.** Un investimento che proietterebbe il Centro Italia verso il corridoio numero 5 senza passare da Firenze e Bologna e bypassando la tratta Arezzo-Firenze. L'intervento potrebbe essere realizzato grazie all'apporto pubblico e privato, sull'esempio del 'project financing' ideato per la Due Mari, mentre il possibile business sarebbe legato al pedaggio per i treni e a sinergie di costruzione per strade o gasdotti. Una logica che potrebbe finalmente sbloccare la questione opere pubbliche.

**Interporto di Indicatore.** E' una delle grandi occasioni che il nostro territorio ha per spiccare il vero salto di qualità verso una profonda trasformazione del modo di muovere le merci. La mancanza di strutture di scambio, solo 500 in Italia, contro le 7 mila della Francia e le 10 mila della Germania, ha penalizzato il territorio. Oggi siamo nelle condizioni di poter offrire alla provincia questa importante risorsa: il pubblico dovrà stimolare gli operatori economici all'utilizzo del treno, mettendo in atto quelle azioni indispensabili per mantenere dritta la barra dell'intermodalità e per risolvere i disagi che un aumento del traffico pesante porterà agli insediamenti vicini"

**Servizi Ferroviari e Lfi.** "La tanto attesa riunificazione dei servizi urbani e interurbani ha aperto scenari di sviluppo interessanti. Va colta quindi l'occasione di far divenire la nostra azienda di trasporto ferroviario, la Tft del Gruppo Lfi, una ricchezza e un'opportunità per tutta la Toscana, in modo da creare le condizioni che permettano alla Ferroviaria di ottenere l'autorizzazione a percorrere, con quattro corse, la tratta verso Firenze in poco più di 40 minuti. Daremo una risposta concreta al problema collegamenti con il capoluogo e potremo superare il nodo Trenitalia, fornendo servizi ad alta efficacia per i pendolari. Per fare questo però occorre stimolare la Regione ad un intervento forte e massiccio che persegua questa direzione"

**Riqualificazione della Stazione.** "Investire sul sistema ferroviario vuol dire anche ristrutturare il sistema delle nostre due stazioni, Arezzo e Pesciola, intrecciando le reti a cui fanno riferimento, specializzandole in ragione della loro diversa funzione, e utilizzando il loro grande valore urbanistico intrinseco. Penso ad una stazione non come ad un luogo di passaggio, di arrivo o di partenza, in certi casi anche degradato, ma come un luogo di incontro a forte valenza urbana, anima e cuore del sistema di scambio viaggiatori tra i diversi vettori quali il treno, l'autobus, e l'auto. L'idea della stazione aperta verso il quartiere di Saione lanciata dal Sindaco va nella direzione di coniugare sviluppo economico e sistemazione urbanistica, ma potrebbe rappresentare anche un salto di qualità per i servizi, le proposte commerciali, l'associazionismo che potrebbe ospitare. Penso ad un luogo che raccolga tutto questo e che sia l'anima di un lancio imprenditoriale e pubblicitario per tutta la comunità".

**Toscana, il bilancio su infrastrutture e mobilità su ferro**

13 gennaio

[http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id\\_cont=17457](http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=17457)

Con la relazione dell'assessore ai trasporti Riccardo Conti è stato effettuato in Consiglio regionale il bilancio (spostato ad inizio anno) su infrastrutture e mobilità su ferro in Toscana. Come ribadito dall'assessore, che ha ripercorso le tappe principali dell'AV/AC (dal piano integrato dei trasporti del 1989, passando per il "programma direttore" per l'area fiorentina del '92, all'accordo quadro con Ministero, Regione, Fs e Tav del '95, all'assegnazione dei lavori nel 2007 alla Società Cooperativa Coopsette), il punto cardine della pianificazione del territorio fiorentino negli ultimi 20 anni è rappresentato dal passaggio della linea alta velocità/alta capacità.

Conti ha ricordato come il servizio passeggeri regionale e metropolitano sarà definitivamente potenziato dopo il 2013 a seguito del completamento dei lavori di realizzazione del nodo di Firenze dell'alta capacità, dato che l'insieme degli interventi previsti consentirà di utilizzare, oltre ai due nuovi binari sotterranei e relativa stazione (punto critico del progetto che ha scatenato il dibattito), la corrispondente fermata metropolitana di superficie "Circondaria", gli ulteriori binari di superficie (binari 3 e 4 della Carbonaia da S. M. Novella verso Campo di Marte e binari 5 e 6 da S. M. Novella verso Rifredi), l'opera di scavalco per fluidificare il traffico tra Castello e Rifredi, la riorganizzazione del nodo di Rovezzano, le nuove aree ferroviarie dell'Osmannoro, le ulteriori nuove fermate metropolitane e i vari interventi di sviluppo tecnologico delle stazioni e della rete. In sintesi secondo l'assessore si libereranno i binari in superficie consentendo di realizzare servizi ad alta frequenza.

«L'alta capacità – ha sottolineato Conti - apre la strada all'aumento dell'offerta di trasporto sulle linee regionali, consente di raggiungere l'obiettivo, per il 2013, di 500.000 viaggiatori/giorno trasportati sulla rete ferroviaria regionale». Legato sempre al completamento del nodo fiorentino anche il trasporto merci. Secondo Conti si possono ipotizzare nuovi scenari di relazione sia spaziali che economici tra l'area forte della Toscana e le aree forti a nord, da aprire direttamente ai progetti prioritari relativi al Corridoio Europeo 1 (Berlino-Milano-Roma-Palermo), nonché al Corridoio Europeo 5. Questo quadro per la Regione è rafforzato dal completamento della Piattaforma logistica costiera: porto di Livorno, interporto A. Vespucci di Guasticce, aeroporto G. Galilei di Pisa e connessione stabile con interporto di Gonfienti di Prato e aeroporto di Firenze Peretola, nonché con la restante portualità dell'Alto Tirreno.

Per quanto riguarda Firenze (il Nodo) Conti ha ribadito «E' necessario sviluppare, con l'apporto delle istituzioni interessate, un efficace piano di comunicazione ed informazione ai cittadini per renderli consapevoli delle finalità dell'intervento, nel sistema complessivo del miglioramento delle condizioni di mobilità dell'area metropolitana fiorentina e dell'intera regione». L'assessore Conti nel dibattito, ovviamente, non ha raccolto solo consensi «Dall'assessore ci attendevamo una relazione forte. Invece, la comunicazione è stata debole, carente e non rispondente alle domande più significative che emergono dalla società toscana e fiorentina a proposito della Tav. In compenso abbiamo appreso dall'assessore che avremo le lastre di vetro per osservare i lavori nei cantieri ma questa non ci sembra essere una garanzia di partecipazione» ha dichiarato Marco Cellai (An-Pdl).

L'esponente dell'opposizione ha inoltre ricordato che la data del 2013-2014 in cui la Regione fissa il completamento del nodo fiorentino dell'Alta Capacità è stata contestata dalla presidenza di Unioncamere Toscana, che ha adombrato il reale pericolo di slittamento al 2020. Per Paolo Marcheschi (Fi-PdL), la priorità riguarda la certezza delle risorse, l'effettiva possibilità di portare a termine le opere, e il fatto che i benefici realmente superino i costi. Marcheschi poi ha affondato il "colpo" «perché non ripensare il progetto del sottoattraversamento della città, perché non ridimensionarne la portata faraonica? Invece in soli tre anni, anche se i lavori non sono ancora iniziati, i costi sono aumentati del 27%, passando da 1230 milioni a 1571 milioni di euro».

Giuseppe Del Carlo (Udc) ha spostato l'asse del ragionamento, chiedendo chiarimenti sul potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca-Viareggio (molti gli interventi in tal senso) «Questa linea, la più importante sia per i pendolari che per il trasporto merci è stata sempre esclusa da interventi importanti. Dalla comunicazione dell'assessore – ha concluso Del Carlo – non si capisce fino a dove viene raddoppiata la linea, si delinea un intervento non risolutivo, un passo indietro rispetto alle aspettative». Qualche critica all'operato della regione arriva anche da sinistra. Eduardo Bruno (PdCI) ha sottolineato che l'Alta Velocità «deve tradursi in un vantaggio anche per i pendolari, è su questo che si misura il suo successo» e ha espresso perplessità sul nodo fiorentino. «Alcune scelte hanno avuto un percorso un po' confuso, su cui è mancato il ruolo guida della Regione. Il sistema della piana e tutta l'area di cui fa parte anche Castello è centrale, lì già insistono l'aeroporto, l'interporto, le autostrade, la ferrovia. E invece l'Alta Velocità la facciamo passare altrove. Questo è un errore grave, una scelta sbagliata».

Monica Sgherri, capogruppo Prc, ha rilevato una mancata attenzione agli aspetti sociali «L'Alta Velocità, o Alta Capacità, visto che tra le due è ridicolo cercare differenze, si è rivelata una scelta scellerata, perché ha separato di

fatto due binari del trasporto ferroviario: il binario dell'Alta Velocità appunto, che per creare treni efficienti e veloci ha assorbito ingenti risorse, ha prodotto danni ambientali, non ha visto un monitoraggio sufficiente; e il binario dei poveri, quello del trasporto locale, quello utilizzato dai pendolari, che riguarda in realtà l'80-90% della popolazione. In pratica anche sui treni si ripropone la forbice sociale. Sotto questo profilo è stata una scelta disastrosa – ha aggiunto l'esponente di Prc – Tanto più che con l'obiettivo di rendere il percorso Milano-Roma competitivo con l'aereo, i treni salteranno spesso le medie stazioni, come Firenze o Bologna». Sgherri poi invita alla riflessione per il Nodo «è arrivato il momento di dire che forse non vale la pena spendere così tante risorse per il sottoattraversamento di Firenze: parte di quei fondi andrebbero utilizzati invece per il potenziamento del trasporto regionale».

### ***Progetto Tirrenica è quello con ok Toscana***

4 gennaio

[http://notizie.alice.it/notizie/economia/2009/01\\_gennaio/04/autostrade\\_matteoli\\_progetto\\_tirrenica\\_e\\_quello\\_con\\_ok\\_toscana,17437664.html](http://notizie.alice.it/notizie/economia/2009/01_gennaio/04/autostrade_matteoli_progetto_tirrenica_e_quello_con_ok_toscana,17437664.html)

Il progetto dell'autostrada Tirrenica approvato dal Cipe il 18 dicembre 2008 "ricalca esattamente il tracciato approvato nel 2006 dal precedente governo Berlusconi su indicazione della Regione Toscana, che io condividevo e condivido e sul quale non ho voluto riaprire alcuna discussione perché ritengo prevalente la realizzazione dell'asse autostradale rispetto alla difesa di eventuali interessi particolari". Lo precisa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli.

"Petruccioli ha visionato - aggiunge il ministro - una mappa del tracciato con scala 1:100.000 che probabilmente trae in inganno. Ribadisco che l'autostrada, attesa da oltre trent'anni, è indispensabile per il sistema dei trasporti e l'economia della Toscana e rappresenta un asse strategico per i collegamenti con il Nord d'Italia e l'Europa. Averla finalmente avviata verso la realizzazione, senza oneri per lo Stato, è un risultato positivo per tutti perché - osserva - le opere che servono alla collettività non sono né di destra né di sinistra".

"Amareggia che l'amministrazione comunale di Capalbio - conclude il Ministro- - voglia ora frapporre ostacoli arrivando persino a capeggiare manifestazioni per rimettere in forse un'opera irrinunciabile e che tale è considerata dalle Regioni Toscana e Lazio e ovviamente dal Governo"

## **INFRASTRUTTURE E AMBIENTE**

---

### ***Milano tra finaliste Award Trasporto Sostenibile***

8 gennaio

<http://www.ansa.it/ambiente/notizie/notiziari/energia/20090108205734800871.html>

Milano è tra le cinque città del mondo finaliste dell'International Award for Sustainable Transport, il premio internazionale che una serie di organismi internazionali per la tutela ambientale assegna ogni anno alla città che maggiormente si è distinta nelle politiche di trasporto a tutela dell'ambiente. Lo ha reso noto a Washington il comitato organizzatore del premio, precisando che le altre finaliste sono New York, Pechino, Istanbul e Città del Messico. Nella sua motivazione, il Comitato organizzatore rileva che Milano è stata selezionata come finalista perché "introducendo nel gennaio 2008 Ecopass, ha definito l'accesso ristretto all'area centrale della Cerchia dei Bastioni istituendo un pagamento obbligatorio per i veicoli a maggior tasso inquinante. È il primo provvedimento ambientale al mondo nel settore dei trasporti urbani basato sul principio dell'Unione Europea in base al quale 'chi inquina paga' ed è una evoluzione del provvedimento preso a Londra denominato 'congestion charge'. Milano inoltre - prosegue la motivazione - ha varato il suo programma di biciclette condivise 'BikeMi', con 1.300 biciclette e 103 stazioni". Il premio 'Trasporto Sostenibile', che viene conferito da un comitato di cui fanno parte organismi internazionali per la tutela ambientale come l'Environmental Defense Fund, Transportation Board Committee, International Association of Public Transport e altri, sarà assegnato nel corso di una cerimonia che si terrà a Washington il prossimo 13 gennaio. Il premio rientra nell'ambito della conferenza annuale della International Transportation Research Board. Per la conferenza di quest'anno - precisano gli organizzatori - sono attesi almeno diecimila professionisti provenienti da tutto il mondo. (ANSA).

## **Infrastrutture e progetti, sono 162 i 'Via' dal ministero dell'Ambiente**

5 gennaio

[http://www.dire.it/DIRE-AMBIENTE-/infrastrutture\\_e.php?c=17135&m=11&l=it](http://www.dire.it/DIRE-AMBIENTE-/infrastrutture_e.php?c=17135&m=11&l=it)

Centosessantadue procedimenti di valutazione di impatto ambientale in cinque mesi: questo il bilancio dell'attività della Commissione Via-Vas (valutazione impatto ambientale e valutazione ambientale strategica) rinnovata l'estate scorsa dal ministro dell'Ambiente, Stefania Prestigiacomo.

La commissione, precisa una nota del dicastero, "ha svolto la sua prima riunione operativa, dopo l'insediamento, il 31 luglio scorso e in cinque mesi ha praticamente azzerato l'arretrato di 158 richieste di valutazione di impatto ambientale e sostenuto un ritmo di definizione dei procedimenti doppio rispetto al flusso delle nuove richieste". Infatti, "a fronte di una media di 15 nuove richieste mensili" sono stati eseguiti "32 procedimenti al mese". L'attività svolta mostra "un livello di efficienza e di impegno che è superiore di quasi quattro volte rispetto alla precedente Commissione".

Soddisfatta la ministra Prestigiacomo: "Credo ai componenti della Commissione vada un ringraziamento per il lavoro svolto", commenta. "Il loro impegno- aggiunge- ha consentito di rimettere in moto decine di progetti che erano bloccati, a volte da anni, operando con scrupolo e rigore".

L'Italia, continua Prestigiacomo, "ha bisogno di infrastrutture, centrali, impianti per il trattamento dei rifiuti. Ha bisogno di promuovere le energie rinnovabili". Tutto ciò, sostiene, "ha un valore per l'ambiente perché consente di ammodernare il paese e realizzare opere che vanno nella direzione dello sviluppo ecosostenibile".

Le valutazioni di impatto ambientale, sottolinea il ministro Prestigiacomo, "sono un passaggio fondamentale di questo processo, perché consentono di intervenire sul tessuto produttivo e sulla rete delle infrastrutture del paese con opere che rispettano il territorio e abbassano i livelli di inquinamento. Negare o ritardare immotivatamente le risposte ai soggetti pubblici e privati che intendono investire- conclude- rappresenta un danno all'economia ma anche all'ambiente".

## **LA COMMISSIONE AL LAVORO**

---

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