



Newsletter n° 53 del 18/11/2014

News

[Costi confermati per la Torino-Lione. Lupi: "L'opera rimane priorità per l'Italia"](#)

12/11/2014

Il costo della Nuova Linea Torino Lione (NLTL), è stato confermato, per l'Italia, a 2,9 miliardi di euro. A dirlo sono stati i vertici delle Ferrovie - il Presidente Marcello Messori e l'Ad Michele Elia -, nel corso di una audizione alla Commissione Trasporti del Senato. L'audizione è avvenuta a seguito di un acceso dibattito sul reale costo dell'opera che è stato supposto potesse arrivare anche a 12 miliardi di euro. "Nessun aumento per i costi della Torino - Lione rispetto a quanto già preventivato", ha invece spiegato una nota del gruppo Fs.

[Leggi](#)

[Riforma portuale, prima riunione il 19/11](#)

17/11/2014

Il ministero dei Trasporti ha indetto la prima riunione del comitato tecnico-scientifico che dovrà redigere il Piano della portualità e della logistica previsto dal Decreto Sblocca Italia, che è il primo passo per la riforma dei porti.

Il Governo ha novanta giorni per stilare il Piano. Per farlo, ha creato un'apposita commissione di esperti, provenienti da enti pubblici, associazioni e imprese di logistica. Sono tredici persone, che di riuniranno per la prima volta mercoledì 19 novembre 2014.

[Leggi](#)

Primo Piano

["Le risorse per prevenire il Nimby non sono più un ritardo ma un investimento"](#)

17/11/2014 - Quando si parla di effetto Nimby (Not In My Back Yard, lett. "Non nel mio cortile") all'interno di un dibattito scientifico molto spesso vediamo ricrearsi le stesse dinamiche di contrapposizione che avvengono nella società quando c'è da realizzare un'infrastruttura.

Ci sono i sociologi, (non tutti per carità) che imputano la colpa della paralisi del Paese al potere politico, incapace di ascoltare il popolo al momento di prendere delle decisioni e di preferire gli interessi speculativi.

Dall'altra ci sono gli economisti, (non tutti per carità) che invece minimizzano le richieste dei territori esaltando come visioni lungimiranti le opportunità che il popolo non riesce a vedere nella realizzazione di un'infrastruttura.

Due approcci al problema del Nimby che si contrappongono e che bloccano il dibattito rimandando ad altri il compito di trovare delle soluzioni condivise.

Questo non è il caso del breve articolo di *Roberto*

Adriani pubblicato all'interno del saggio *"Delle Riforme"* a cura di *Ivan Rizzi* e redatto dall'*Istituto di Alti Studi Strategici e Politici di Milano*.

Adriani va diritto al punto: <in questo momento di forte crisi economica e con un Paese in ritardo cronico per quanto riguarda la realizzazione di infrastrutture, bisogna che le poche risorse a disposizione vengano spese bene. Questo vuol dire che lo Stato non può più chiudere gli occhi di fronte al Nimby e deve iniziarsi a dotarsi di meccanismi legislativi in grado di prevenirne gli effetti e nella peggiore delle ipotesi riuscire ad attutirli.>

Fino ad ora infatti l'approccio nel nostro Paese nella realizzazione di nuove Infrastrutture è stato o reattivo, (dove si rinuncia a un confronto concentrandosi solo sugli aspetti tecnici dell'opera) o soprattutto adattivo (utilizzo della compensazione per non generare contenziosi legali con conseguenti ritardi e aumento dei costi). <Poco ancora si è fatto per introdurre un atteggiamento preventivo, cioè comunicare pro attivamente e cercando per primi il dialogo con la comunità locale. Un atteggiamento che però presuppone una precisa strategia di allocazione di risorse per avviare e portare a termine questo percorso.

Insomma, la messa in bilancio nella progettazione dell'opera di risorse per la prevenzione del Nimby. Vedendole quindi non come un costo aggiuntivo, bensì come un investimento che mira a evitare ritardi e costi ulteriori.>

[Termina lo scavo del raddoppio del Frejus](#)

17/11/2014

Dopo quattro anni dall'inizio dello scavo su entrambi i versanti, italiano e francese, l'ultimo diaframma della seconda canna del tunnel autostradale del Frejus è caduto. È un importante evento, ma resta soprattutto simbolico, perché le opere di allestimento della galleria richiederanno altri tre anni, per rendere operativa la galleria nel 2019. Quando l'opera sarà terminata, il Traforo del Frejus avrà due canne separate e distanti 50 metri, ma connesse tra loro da nove gallerie ed equipaggiate con 34 rifugi di sicurezza.

[Leggi](#)

[Nuovo treno container tra Cina e Polonia. 1m³ la quantità minima spedibile](#)

13/11/2014

Dopo il lancio del servizio Chengdu Express Train a inizio 2014 – frutto dell'accordo siglato a livello di network con la compagnia ferroviaria Sino Polish YHF, per collegare uno dei più importanti centri economici del Sud-Ovest della Cina con la città di Lodz in Polonia – Geodis Wilson Italia è tra le prime società in Italia a offrire nuove vie di raccordo per il trasporto su rotaia tra l'entroterra cinese e le principali destinazioni del Nord Europa.

[Leggi](#)

[Alitalia-Etihad, da Bruxelles arriva il via libera](#)

15/11/2014

La Commissione europea ha dato il via libera all'ingresso di Etihad Airways con il 49% in Alitalia. La decisione è stata presa dalla direzione generale per la Concorrenza e comunicata ieri sera da Bruxelles.

L'autorizzazione dell'Antitrust è «subordinata» ad alcune condizioni, in particolare all'impegno di liberare alcune bande orarie (slot) a favore di nuovi vettori sulla Roma-Belgrado. Questa tratta è coperta con voli diretti solo da Alitalia e Air Serbia, di cui Etihad ha già il 49 per cento.

Ricordiamoci che il nostro Paese ha bisogno di infrastrutture, ad ogni livello e non può permettersi né ritardi con contestuale lievitazione del prezzo dell'infrastruttura, né sprechi di risorse in opere che hanno il solo scopo di appagare ragioni politiche. Sono molti gli esempi: <nel 2012 il sistema portuale italiano ha movimentato 460 milioni di tonnellate di merce, 9,6 milioni di container e 41 milioni di passeggeri.

Secondo una simulazione fatta da At Kearney nel 2011, per una spedizione da Singapore a Milano la via più breve è passare dal porto di Anversa anziché da quello di Genova.

Per arrivare da Singapore a Genova ci vogliono circa 16 giorni, mentre da Singapore ad Anversa 20. Una volta arrivato a Genova però l'ipotetico container ha un tempo incerto tra i 3 e gli 11 giorni necessari perché siano completate tutte le operazioni di sbarco e sdoganamento e sia pronto per partire su gomma o ferro per Milano. Ad Anversa invece ci impiegherà al massimo 5 giorni per prendere la via di Milano.

A conti fatti il container via Genova impiegherà in tutto tra i 20 e i 28 giorni, mentre quello via Anversa tra i 25 e i 27.>

Oltre che a un problema di investimenti c'è anche un problema di allocazione intelligente delle risorse.

Prendiamo a esempio la situazione degli aeroporti.

<Qui le classi politiche locali negli anni hanno compiuto uno spreco incredibile di denaro pubblico realizzando un numero spropositato di aeroporti senza un vero conto economico dell'opera ma solo per mere questioni politiche. (Aeroporto di Bolzano: 83 passeggeri di media al giorno nel 2013, Brescia 32, Crotone 83, Cuneo: 844, Foggia 18, Forlì 132, Grosseto 12, Parma 587, Perugia 660, Siena 0,86!)>

Il panorama legislativo di riferimento è molto ampio a livello internazionale, ma già nel nostro Paese alcuni punti da cui partire ci sono.

<Innanzitutto c'è il disegno di legge presentato dall'ex ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera nel 2012 che introduceva elementi strutturali e di metodo importanti che coniugavano le esigenze di ascolto, certezza del percorso e progetto finale. Veniva introdotta la consultazione pubblica che però non può essere attivata anche alle infrastrutture con progettazione già approvata a livello superiore al preliminare. Tutelando così i progetti già in stato avanzato di realizzazione.

La consultazione non deve costituire sede per avanzare da parte dei rappresentanti territoriali richieste di carattere

compensativo(uno dei drammi del nostro paese che fa lievitare in maniera esponenziale il costo di una infrastruttura rendendola sostanzialmente antieconomica).

Ma soprattutto, la consultazione deve avere una durata predefinita, comunque non superiore ai 120 giorni.

Si prevede anche la possibilità di istituire un meccanismo di dibattito pubblico oltre la consultazione e anche per tutta la durata del progetto.

Questo disegno di legge insieme alla proposta fatta dall'On.

Realacci presentata il 9 maggio 2013 alla Camera che all'art 21 recita "consentire l'accettazione da parte della collettività delle opere e degli interventi aventi impatto sull'ambiente o sull'assetto del territorio" oltre che, come recita all'art.2.4, ad "acquisire i necessari elementi di conoscenza sui bisogni delle collettività interessate nonché le indicazioni in merito alle migliori modalità per dare soddisfazione ai bisogni stessi"> sono punti da cui partire per avere

[Leggi](#)

[Milano: Convegno Internazionale organizzato dal Cresme sul mercato delle Costruzioni](#)

17/11/2014

Il 19-20 novembre il Network Euroconstruct e CRESME organizzano, ospiti della Triennale di Milano, un congresso internazionale di due giorni, un tuffo nel mercato delle costruzioni europeo e nella sua evoluzione.

30 relatori, provenienti da Italia, Francia, Germania, Regno Unito, Finlandia, Svizzera, Ungheria, Stati Uniti, 19 istituti di ricerca in rappresentanza di 19 paesi europei, tre rapporti di ricerca ("Summary Report Euroconstruct", "Country report Euroconstruct", "Rapporto Congiunturale e previsionale Cresme sul mercato delle costruzioni in Italia").

Un'occasione unica per avere il quadro europeo di mercato 2015-2017 e lo scenario strategico di evoluzione del settore. un'occasione da non perdere per misurare il futuro.

[Leggi](#)

anche nel nostro Paese un sistema legislativo che, prevenendo gli effetti Nimby, riesca a costruire in maniera più intelligente ed efficiente nuove infrastrutture.

1. *Responsabile della divisione Crisis Communication and Public Affairs di MSL, società internazionale operante nel campo della consulenza in comunicazione d'impresa, parte del gruppo francese Publicis, quotato alla Borsa di Parigi. Iscritto all'Ordine dei Giornalisti, Adriani è contributor di "Formiche" con articoli sul mondo dei mass media ed è docente presso la Fondazione Accademia di Comunicazione. Laureato in Scienze Politiche all'Università di Pisa, si è successivamente specializzato in Linguaggio e Comunicazione presso l'Università di Firenze e ha poi conseguito un Master in Comunicazione d'Impresa presso la Fondazione Accademia di Comunicazione di Milano*

[Il Partenariato Pubblico-Privato e l'edilizia sostenibile in Italia nel 2013](#)

17/11/2014 - Pubblichiamo i risultati della ricerca fornita dal Cresme sul Partenariato Pubblico e Privato nell'anno 2013. "Nell'ultimo biennio, con l'aggravarsi della crisi e i tagli alla spesa pubblica, il mercato delle opere pubbliche è crollato. La flessione colpisce tanto le opere pubbliche di sola esecuzione, sino a ieri principali protagoniste della crisi, quanto il settore del Partenariato Pubblico e Privato, il settore su cui tanto si punta per rilanciare la spesa infrastrutturale del paese."

[Leggi](#)

[Eni e Sonangol firmano un accordo strategico per lo sviluppo del gas angolano](#)

17/11/2014 Il Presidente della Sonangol, la compagnia petrolifera nazionale dell'Angola, Francisco de Lemos Maria, e l'Amministratore Delegato di Eni Claudio Descalzi hanno firmato oggi un accordo strategico su future attività di collaborazione e progetti comuni nel settore del petrolio e del gas da sviluppare nel paese. In base all'accordo, Eni e Sonangol costituiranno un team congiunto volto a studiare le potenzialità del gas non associato presente nel basso bacino del Congo, una zona molto promettente in termini di produzione di idrocarburi nell'offshore dell'Angola.

[Leggi](#)

[SolaRoad la pista ciclabile che produce energia solare](#)

17/11/2014 Se in Germania c'è in cantiere la costruzione di un'autostrada su due ruote, in Olanda l'energia si fa largo in pista. Amsterdam, lungo il tratto che costeggia la provinciale N203 nel quartiere di Krommenie e che collega il

sobborgo fino a Wormerveer, arriva la prima strada pubblica al mondo con pannelli solari incorporati. Percorsa ogni giorno da 2 mila ciclisti tra studenti e pendolari, si estende per 70 metri, ma l'obiettivo entro il 2016 è arrivare a quota 100. Il debutto è avvenuto mercoledì 12 novembre, ma la nuova pista ciclabile è solo il primo progetto pilota di una rivoluzione green concepita dagli ideatori.

[Leggi](#)

La Newsletter è realizzata da:



FONDAZIONE
EUROPA CIVILTÀ®

Grazie al contributo di:

Datatec 2000 srl
Loc. Denderacchi 1
52020 Pergine V.no

in redazione: Salvatore Filippone

© Copyright

[CANCELLA ISCRIZIONE](#) | [UNSUBSCRIBE](#)



Email inviata con [MailUp](#)
Con MailUp la disiscrizione e' sicura