



# News ed eventi

TeMA  
00.07

TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità  
Ambiente <http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 89-92

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

Osservatori

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia  
correttamente citata la fonte.

Infrastrutture e mobilità nella Finanziaria 2008

Mobilità e poteri speciali

Trasporti nel Regno Unito: il rapporto di Rod Eddington

## a cura di Emilia Giovanna Trifiletti

Laboratorio TeMA - Territorio Mobilità Ambiente  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, P.le Tecchio, 80  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
Tel.: +39 081 7682319; Fax: +39 081 7682309  
e-mail: [trifilet@unina.it](mailto:trifilet@unina.it)

### Infrastrutture e mobilità nella Finanziaria 2008

La Finanziaria 2008 dedica un capitolo alle infrastrutture nazionali ed uno alla mobilità. Nel primo capitolo, partendo da un'analisi dello stato dell'arte individuato dal primo "Programma delle Infrastrutture strategiche" e dal Piano generale delle "Infrastrutture Prioritarie" (elaborato mediante il confronto con i singoli territori) è emersa prima di tutto l'esigenza di mettere in cantiere le opere per cui si è già giunti ad approvazione ed aggiornare il quadro delle priorità di sviluppo infrastrutturale del Paese mediante la concertazione con gli Enti locali e territoriali e le Regioni.

Il sistema di azioni individuato, che implica un fabbisogno finanziario pari a circa 32.149 milioni è rivolto da una parte alla riduzione del deficit qualitativo e quantitativo che caratterizza l'offerta infrastrutturale propria delle regioni del Centro Nord e dall'altra alla valorizzazione delle potenzialità dei territori del Mezzogiorno.

Gli interventi ferroviari previsti riguardano lo sviluppo del Corridoio V (che collega Venezia - Trieste/Koper - Ljubljana-Maribor - Budapest-Uzgorod - Lvov(Kiev) e delle tratte meridionali del Corridoio I (che collega Helsinki - Tallinn - Riga

- Kaunas - Warsaw & Riga - Kaliningrad-Gdansk); interventi rivolti all'implementazione delle Autostrade del Mare; opere per l'accessibilità ferroviaria al nodo aeroportuale di Malpensa, il potenziamento dei Corridoi Tirrenico ed Adriatico; interventi di rafforzamento delle trasversali Peninsulari ed opere funzionali al decongestionamento dei nodi urbani, tra i quali le metropolitane di Milano, Torino, Bologna, Roma e Napoli. Sono stati inoltre elaborati il Piano della Viabilità ed il Contratto di Programma tra Stato e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per il periodo 2007-2011. Quest'ultimo prevede, nei limiti delle disponibilità di bilancio, un volume di investimenti per i

## call for paper convegni mostre

2nd Aesop Young Academics Meeting "Looking beyond one's nose - Russia. Planning, policies and Institutions for integration". S. Pietroburgo - Russia, 6/8 febbraio 2008

Tutte le info sul sito:  
<http://www.aesop-youngacademics.net>

Mostra "La città che sale. We try to build the future". Roma, 25 ottobre 2007/2 marzo 2008.

Tutte le info sul sito:  
<http://www.macro.roma.museum/italiano/mostre/index.html>

Conferenza internazionale "A Suburban World? Global Decentralization and the New Metropolis". Reston - VA - USA, 6/8 aprile 2008

Tutte le info sul sito:  
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=7176>

Convegno "MEDIACITY 2008". Weimar, Università Bauhaus - Germania, 18/16 gennaio 2008

Tutte le info sul sito:  
<http://www.mediacityproject.com/>



cinque anni pari a 22.165 milioni di euro, ripartiti tra interventi di manutenzione straordinaria della rete, potenziamento infrastrutturale su opere in corso, realizzazione di nuovi interventi, prevalentemente localizzati nel Mezzogiorno ed in particolare sulle direttrici Napoli-Bari e Palermo-Messina. Particolare attenzione è rivolta al Mezzogiorno: il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 prevede sia il Programma Operativo Nazionale Convergenza "Reti e mobilità", riferito alle Regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia, sia il Programma Nazionale Mezzogiorno "Reti e mobilità", relativo all'insieme delle otto regioni del Sud. Nel complesso, attraverso i due Programmi e compatibilmente con le risorse finanziarie, saranno effettuati investimenti finalizzati all'adeguamento e al potenziamento del sistema infrastrutturale del Sud e delle Isole, per un ammontare pari a 6.777 milioni (mediante il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo Aree Sottoutilizzate e il cofinanziamento nazionale). Il secondo capitolo della Finanziaria 2008 relativo alla "Mobilità" prevede un sistema di azioni che tendono a realizzare un sistema di trasporti sicuro, efficace e sostenibile attraverso diverse azioni. Tra queste al fine inserire il nostro Paese nel mercato globale, la Finanziaria punta sul miglioramento dei collegamenti internazionali verso l'Europa, il Mediterraneo ed il resto del mondo. In particolare per il Mediterraneo si tratta di attuare il progetto prioritario delle Autostrade del Mare per una efficace comunicazione con i Paesi del Nord Africa, Mar Nero e Mediterraneo orientale. Per quanto riguarda l'intermodalità l'obiettivo è quello dell'integrazione e la combinazione tra le diverse modalità di trasporto e tra i diversi servizi nell'ambito della stessa modalità, per ottimizzare l'utilizzazione delle capacità potenziali di ciascuna modalità di trasporto. Inoltre sono previste politiche di sostegno per la portualità italiana perseguibile attraverso una pianificazione di interventi articolata secondo gruppi portuali integrati con le ferrovie e le grandi reti nazionali e transeuropee. In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea, un altro degli obiettivi della Finanziaria 2008 è attuare un piano dei trasporti incentrato sulla sostenibilità, che sia quindi in grado di sviluppare interventi mirati a ridurre gli effetti ambientali, economici e sociali che il sistema dei trasporti produce nel Paese. Infine per rispondere ai fabbisogni crescenti di mobilità per motivi di studio e lavoro derivanti dalla forte dispersione urbana delle residenze e dalla progressiva estensione delle aree urbane, è previsto il potenziamento del trasporto pubblico/privato e nello stesso tempo la promozione di misure di disincentivazione nell'uso delle auto private, realizzando così il trasferimento di quote della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi.



### Mobilità e poteri speciali

I poteri speciali rappresentano una prima importante risposta alle emergenze delle grandi città dove la concessione di un potere *super partes* ai sindaci rappresenta il momento di slancio capace di risolvere problemi che si sono accumulati e sono degenerati.

Pur non parlando di poteri speciali in modo esplicito, è il Testo Unico sugli enti locali del 2000 che introduce all'articolo 50 la possibilità che il Sindaco possa esser investito, in qualità di autorità locale e con specifiche disposizioni di legge, di nuove funzioni rispetto a quelle ordinarie. Città come Milano, Torino, Roma, Palermo, Catania e ora anche Napoli al fine di superare le complesse emergenze che caratterizzano le grandi conurbazioni, si sono dotate negli ultimi anni di poteri speciali sulla mobilità.

La città di Napoli, dopo circa sei mesi di trattative con il Governo, il 5 marzo 2007 ha ottenuto i poteri speciali sulla mobilità. L'ordinanza consente al Sindaco di adottare

#### **Convegno "Waterfront. Riquilificazione urbana e paesaggi fluviali". Rimini, 9/13 aprile 2008**

Per informazioni ed iscrizioni (entro il 30 gennaio 2008) scarica la brochure

#### **Conferenza "Real Corp 008: Mobility Nodes As Innovation Hubs". Vienna - Austria, 19/24 maggio 2008**

Per informazioni ed iscrizioni (entro il 31 gennaio 2008) consultate il sito: <http://www.corp.at/>

#### **III internazionale del Council for European Urbanism (C.E.U.) "Climate change and urban design. Science, Policy, Education and Best Practice". Oslo - Norvegia, 14/16 settembre 2008**

Per informazioni ed iscrizioni (entro il 1 febbraio 2008) consultate il sito: <http://www.ceunet.org/>

#### **Ciclo di convegni sul tema "Quali progetti per le città?". Varie sedi, ottobre 2007/ febbraio 2008**

Tutte le info sul sito: <http://www.unidiversite.org/>

#### **Mostra "Berlin-New York dialogues". New York - USA, 9 novembre 2007/26 gennaio 2008**

Tutte le info sul sito: <http://www.aiany.org/centerforarchitecture/exhibitions.php>



interventi diretti a fronteggiare la situazione di crisi della città nel settore della mobilità.

Il provvedimento recante "Interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli" delega al Sindaco le competenze in materia di mobilità che provvederà all'individuazione di misure efficaci per la disciplina del traffico, della viabilità e della sosta. L'ordinanza dunque consente di predisporre, in tempi molto ridotti, numerosi interventi, tra cui: individuazione di misure efficaci per la disciplina del traffico, della viabilità, del controllo della sosta e per il miglioramento della circolazione stradale; verifica ed integrazione del Programma Urbano Parcheggi (PUP) al fine di limitare l'accesso dei veicoli all'interno del perimetro urbano; realizzazione di parcheggi nell'ambito del centro abitato dando priorità a quelli individuati dal PUP; approvazione di un piano di interventi per la riconfigurazione e l'adeguamento dei grandi assi viari, per la manutenzione straordinaria della rete stradale e dei relativi sottoservizi.

Nello specifico con i poteri speciali del Sindaco saranno istituiti nuovi parcheggi anche pertinenziali o a tariffa e ampliati quelli esistenti, saranno estese le aree pedonali e le zone e corsie a traffico limitato e sarà effettuato un potenziamento del corpo di polizia municipale (prevedendo anche contratti a tempo determinato o *part time*). In definitiva l'ordinanza accelera le procedure per cantierizzare i progetti già previsti e integralmente finanziati e di quelli che, entro il 31 dicembre 2008, si riterranno necessari per il completamento dei programmi operativi. Inoltre si attueranno azioni per la riduzione del traffico privato, si incrementerà il trasporto pubblico, aumenterà il numero dei vigili urbani sul territorio e si realizzeranno sistemi che, in prossimità degli incroci, attraversamenti pedonali e strade a scorrimento veloce, consentano il rilievo automatizzato delle infrazioni da passaggio con il rosso e per l'eccesso di velocità.

La "forza" del provvedimento consiste nel potere del Sindaco-Commissario di approvazione dei progetti: attraverso procedure accelerate e semplificate, in deroga a visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di competenza di organi statali, regionali, provinciali e comunali, possono essere approvati non solo le opere pubbliche ma anche gli interventi privati. L'approvazione dei progetti costituirà, dove necessario, variante al nuovo Piano Regolatore di Napoli e comporterà dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. Alla Protezione Civile spetterà il compito di controllo e monitoraggio sia sui progetti e sul loro stato sia sull'utilizzo dei fondi. Il Sindaco-Commissario infatti dovrà riferire semestralmente al Dipartimento di Protezione Civile sulle iniziative intraprese e sul relativo stato di attuazione, predisponendo cronoprogrammi delle attività da porre in essere articolati in relazione alle diverse tipologie d'azione e

cadenzati per trimestri successivi ed entro ogni trimestre dovrà comunicare lo stato di avanzamento dei programmi. Al fine di individuare le linee strategiche da mettere in essere, il Sindaco-Commissario, così come previsto dall'ordinanza, ha predisposto un organismo consultivo composto da assessori dell'Amministrazione Comunale competenti in materia e dall'Ascom.

Tuttavia i poteri speciali se non utilizzati in tempi brevi possono risultare del tutto inefficaci in quanto la forza del provvedimento risiede proprio nell'accelerazione dei tempi burocratici di approvazione e cantierizzazione dei progetti. Viene il dubbio se questa sia la strada giusta per risolvere i problemi di traffico e mobilità della città e se l'ordinanza del Presidente del Consiglio fosse o meno necessaria. In realtà gli strumenti urbanistici ordinari consentirebbero di attuare politiche di concertazione efficaci in grado di coinvolgere idee, contributi, attori pubblici e/

#### **RSAI World Congress. San Paolo - Brasile, 17/19 marzo 2008**

Tutte le info sul sito:

<http://www.aber.fea.usp.br/rsai2008/>

#### **Conferenza internazionale "Intelligent Public Transport Systems". Amsterdam - Olanda, 2/3 aprile 2008**

Tutte le info sul sito:

<http://www.iptseurope.com/iptseurope2008/e>

#### **XXVI Congresso INU "Il nuovo piano". Ancona, 17/19 aprile 2008**

Tutte le info sul sito:

<http://www.inu.it/>

#### **Master "UrbAm: L'Urbanistica nell'Amministrazione Pubblica - Management della Città e del Territorio". Roma, a.a. 2007/2008**

Tutte le info sul sito:

<http://w3.uniroma1.it/masterurbam/>

#### **Corso in "Gestione e Controllo dell'Ambiente" - modulo "Vivibilità urbana e metropolitana". Napoli, a.a. 2007/2008**

Tutte le info sul sito:

<http://www.ciram.unina.it:80/>

o privati attorno a tavoli di lavoro sui temi di traffico, mobilità e ambiente. La scelta di poteri speciali calati dall'alto sembra purtroppo evocare soluzioni vecchie, all'italiana, piuttosto che rappresentare la soluzione reale al problema. Inoltre il Sindaco-Commissario per l'esecuzione dei poteri speciali che le sono stati conferiti, non ha neanche ottenuto nuove risorse economiche dal Governo, ma ha a disposizione le risorse statali, regionali, comunali e comunitarie già stanziati che ammontano a circa 253 milioni di euro. Quindi non si tratta di fondi aggiuntivi ma di fondi già assegnati da tempo al Comune, la cui spesa potrà essere velocizzata grazie ai poteri speciali. Le risorse economiche, mediante la predisposizione degli atti necessari alla loro acquisizione e impiego, sono state destinate per il periodo temporale di vigenza dello stato di emergenza e per la realizzazione degli interventi e dei compiti previsti dall'ordinanza. È auspicabile che nel breve periodo, al fine di mettere in essere tutti gli interventi necessari al superamento dello stato di emergenza della città, il Governo metta a disposizione nuovi fondi per la mobilità cittadina che vadano ad integrare quelli già stanziati e non ancora erogati.

#### Trasporti nel Regno Unito: il rapporto di Rod Eddington

Il Governo inglese ha affidato ad un gruppo di qualificati esperti, guidati da Sir. Rod Eddington (attuale Direttore Generale di News Corporation ed ex Direttore Generale della British Airways), uno studio per esaminare la relazione che intercorre tra il settore dei trasporti e la produttività economica del Paese. Lo studio è stato pubblicato nel mese di dicembre 2006 ed è stato utilizzato dal Governo britannico quale rapporto di pre-bilancio per l'anno a venire.

Lo studio parte dall'analisi dei dati relativi allo sviluppo economico ed alla crescita del settore dei trasporti nel regno Unito dal 1980 al 2005. Viene sottolineato che la crescita economica degli ultimi 25 anni ha avuto un trend positivo lievitando dell'80%. I trasporti, nel medesimo arco temporale, hanno avuto un comportamento diverso in quanto i passeggeri sono aumentati del 60% e le merci hanno raggiunto una crescita solo del 40%, mentre è molto accresciuto il dato relativo ai veicoli-chilometro. Questi dati hanno messo in luce la forte crescita del trasporto privato rispetto a quello pubblico. Accanto a questa valutazione, lo studio ha evidenziato come la crescita economica dei primi anni Ottanta abbia trascinato anche la crescita nel settore dei trasporti, mentre successivamente questo trend si è invertito fino ad arrivare al 2000 dove si è registrato un quasi totale arresto degli investimenti nel settore dei trasporti. È l'emergere del vero e proprio *de-linking* dove l'economia prosegue nella sua crescita slegandosi dagli aspetti materiali che prima la caratterizzavano. Alla luce delle analisi,



lo studio individua le linee guida che il Governo deve perseguire al fine di modificare l'andamento degli ultimi anni nel settore dei trasporti, indicando l'importanza di attuare politiche che soddisfino anche le finalità ambientali, valutando quindi i costi della congestione, del sovraffollamento e dell'impatto ambientale. Il settore pubblico e quello privato devono mettere in essere un sistema di trasporto sostenibile in grado di sorreggere il successo economico del Regno Unito. Il *road pricing* per i passeggeri viene indicato come il più appropriato modo per combattere la congestione urbana attraverso pedaggi sempre più differenziati per fasce orarie e lo *scheduling* per le merci che, con il supporto dell'informatica, consente di individuare il percorso ottimale e la disposizione efficiente del carico e dei mezzi di trasporto.

**Master Internazionale "Eco Polis". Ferrara ed altre città, marzo 2008/marzo 2009.** Tutte le info sul sito: <http://www.masterecopolis.it/>

**Master di primo livello in "Spatial design and governance". A.A. 2007/2008.** Tutte le info sul sito: <http://www.master-sdag.eu/>

**Master di primo livello in "Logistica e Trasporti. Esperto nell'analisi, pianificazione e valutazione dei sistemi di logistica e trasporto per l'internazionalizzazione delle imprese". Venezia, a.a. 2007/2008.** Tutte le info sul sito: <http://iuav.inet2.it/dp/formazione/master/0708/MLogistica0708.html>

**Corso di perfezionamento in "Moderazione del traffico e riqualificazione dello spazio stradale". Varie sedi in Italia, 2007/2008.** Tutte le info sul sito: <http://www.webstrade.it/>