

LA STAMPA AL 02.03.2011

**MONITORAGGIO.** L'ASSOCIAZIONE «OPENPOLIS» TIENE SOTTO CONTROLLO IL LAVORO DI DEPUTATI E SENATORI

**Parlamentari, il tasso di “produttività”  
Non si basa solo sulle presenze in aula, anche disegni di legge,mozioni,  
interpellanze**

[M. PU.]

L'associazione Openpolis ha presentato il rapporto Camere aperte 2011 che analizza l'attività dei parlamentari italiani (630 deputati e 322 senatori). Tra questi anche gli otto della provincia di Alessandria (sotto le loro schede): i deputati Enrico Pianetta, **Mario Lovelli**, Franco Stradella e Manuela Repetti e Maurizio Grassano; i senatori Enrico Morando, Rossana Boldi e Maria Leddi. «Lo studio individua l'indice di produttività - dice Vittorio Alvino, presidente dell'associazione - che prende in considerazione non solo la quantità del lavoro, cioè gli atti che il parlamentare presenta in un determinato periodo di tempo, ma anche il risultato ottenuto, cioè quanti sono stati discussi, votati, diventati legge o rimasti solo nelle intenzioni».

In una ipotetica classifica dei parlamentari della provincia più produttivi, guardando alle posizioni assolute e comunque considerando il fatto che i senatori sono circa la metà dei deputati, prevalgono questi ultimi. Così il veterano Enrico Morando (Pd, parlamentare da più tempo, ossia 16 anni e 320 giorni), occupa il 29° posto assoluto fra i 322 senatori e risulta il più efficace, anche rispetto ai deputati, con un indice produttività 315,2. Dietro a Morando e primo fra i deputati, Enrico Pianetta (Pdl) con 259,3. Ultimo in termini di produttività l'alessandrino Maurizio Grassano: 4,1% e 26° su 630 deputati. Capitolo presenze in aula: la percentuale più alta è di Manuela Repetti (Pdl, 95,09%) seguita a pochi decimi di percentuale da Pianetta e **Lovelli**. L'ex sindaco di Novi, con Morando, è quello con il più alto numero di voti ribelli (diversi da quelli indicati dalla linea del partito): 139 su 7389 votazioni, **Lovelli**; 179 su 4204, Morando. Meno presenze di tutti ha registrato Grassano col 30,45%. E' però il più allineato: su 475 votazioni a cui ha partecipato, non ha mai votato contro il centrodestra (è stato l'ultimo ad entrare in parlamento, il 17 giugno 2010, avendo preso il posto lasciato libero da Roberto Cota che è diventato presidente della Regione).

**Mario Lovelli (PD)**

Parlamentare: da 4 anni e 307 giorni

Indice produttività: 200,5 (100° su 630 dep.)

Presenze: 93,80%

Voti chiave: Caso Ruby: negare la competenza della Procura di Milano (contrario)

Mozione di sfiducia al Ministro Bondi (favorevole)

Relazione sullo stato della Giustizia in Italia (contrario)

Mozione di sfiducia dell'Idv al Ministro Calderoli (favorevole)

Camera: voto di sfiducia al Governo Berlusconi (favorevole)

Voti ribelli: 139 su 7389

Primo firmatario: 3 disegni di legge (di cui uno relatore), 69 emendamenti, 2 interpellanze

LA STAMPA AL 06.03.2011

**FERROVIE. C'E' STATO UN INCONTRO FRA I VERTICI DELLE DUE SOCIETA'**

**Arenaways, torna ipotesi Oda per la manutenzione dei treni**

GINO FORTUNATO

Arenaways punta ancora sull'Oda, le officine dello scalo ferroviario di Arquata, per la manutenzione di locomotori e carrozze. Il ritorno avverrebbe dopo il forzato trasferimento dei treni arancione a Santhià, dovuto alla decisione di impedire alla società alessandrina di svolgere le fermate intermedie sulla Milano-Torino, fra le quali anche quelle di Arquata e Novi. L'altro ieri ad Arquata c'è stato un incontro informale tra Giuseppe Arena e i responsabili delle officine Oda, ma il contenuto del colloquio è per ora mantenuto sotto riserbo. Nessuna conferma o smentita sul ritorno dei convogli, ma da più parti si ipotizza un nuovo accordo. Questo ottimismo potrebbe derivare anche dal risultato del ricorso all'Antitrust che dovrebbe decidere fra breve. «Ho saputo di questo incontro e da parte mia spero in un veloce ritorno di Arenaways sul territorio – dice l'onorevole **Mario Lovelli**, della Commissione Trasporti della Camera. – Giorni fa ho ascoltato e discusso con Giuseppe Arena in sede di Commissione. Ho avuto la conferma che il punto vero del fermo dei suoi treni è l'attuale normativa che fa comodo solo a Trenitalia, impedendo un'adeguata concorrenza. Arenaways è l'unico operatore privato che c'è in Italia, a parte l'alta velocità, e la concessione nei suoi confronti aprirebbe nuovi scenari in termini di opportunità per i viaggiatori e di nuovi posti di lavoro. La verità è quindi che in Italia manca un'autorità di regolazione veramente indipendente. Ho presentato una proposta di legge per istituire l'autonomia dei trasporti che dipenderebbe dal Ministero, ma questo governo sta andando in un'altra direzione». Arenaways non può sviluppare il programma ipotizzato che oltre al percorso Torino – Milano (con le fermate intermedie), prevede l'anello che da Milano, via Pavia, porti i treni arancioni ad Alessandria. In questo percorso, partendo da Arquata, c'era in programma anche la fermata a Novi. L'impedimento di questo progetto ha appunto indotto Arenaways a presentare un ricorso alla commissione nazionale Antitrust. Inoltre la proposta di legge di **Lovelli**, ferma da un anno in commissione, sarà riproposta fra breve.

## **Questa settimana alla Camera BONIFICHE E TERZO VALICO IN DISCUSSIONE IN AULA**

Questa settimana alla Camera dei Deputati si svolgerà la discussione della mozione presentata dal Partito Democratico, che riguarda le iniziative per la bonifica dei siti contaminati di interesse nazionale. Attualmente in Italia ci sono oltre 12.600 siti inquinati, 57 dei quali ritenuti di interesse nazionale, e tra questi si trova anche il sito Ecolibarna di Serravalle Scrivia. Ma in nessun sito di interesse nazionale si è arrivati ad una bonifica complessiva e quindi ad un risanamento definitivo. Nella mozione, firmata anche da **Mario Lovelli**, si invita quindi il Governo ad individuare modalità operative e strategie più efficaci finalizzate alla bonifica definitiva dei siti contaminati. In aula a Montecitorio, dovrebbe essere discussa anche l'interpellanza urgente presentata sempre da **Lovelli** e rivolta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito allo stallo registrato nei lavori per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi. La discussione dell'atto di sindacato ispettivo, avrebbe dovuto svolgersi già nelle scorse settimane, ma è stata più volte rinviata a causa dell'apposizione della fiducia da parte dell'esecutivo sul decreto milleproroghe e sullo schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di federalismo fiscale municipale. Nell'interpellanza urgente viene quindi chiesto al Governo, se, nonostante i ritardi, intenda ancora dare attuazione al progetto del Terzo Valico dei Giovi, poiché a più di un anno di distanza dalla cerimonia di inaugurazione per l'avvio dei lavori del I lotto del Terzo Valico ferroviario Genova-Milano, nessuna opera finalizzata alla realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità risulta ancora essere stata messa in atto. Questa settimana infine, alla IX Commissione Trasporti, Poste e Comunicazioni, si svolgerà l'interrogazione presentata dall'**On. Lovelli** e rivolta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativa alla cancellazione di due treni Intercity ed al mancato coinvolgimento delle istituzioni locali nelle decisioni assunte da Trenitalia. Questa volta, al centro dell'atto di sindacato ispettivo, l'improvvisa decisione assunta da Trenitalia di sopprimere, a partire dallo scorso 14 febbraio, due convogli Intercity (l'IC 517 delle ore 16.05 con partenza da Torino e diretto a Genova e l'IC 514 delle ore 18.53 con partenza da Genova e diretto a Torino). La duplice cancellazione, che è stata tra l'altro comunicata da Trenitalia senza margine d'anticipo, ha provocato evidenti disagi ai numerosi pendolari che quotidianamente devono spostarsi dalla Provincia di Alessandria verso il Capoluogo ligure o verso quello Piemontese. Inoltre, ha sottolineato **Lovelli**: *"La soppressione dei due treni Intercity ha contraddetto gli impegni precedentemente assunti dal Sottosegretario ai Trasporti. Era il 2 febbraio scorso, quando Bartolomeo Giachino, rispondendo ad una mia precedente interrogazione sullo stato dei collegamenti ferroviari in Provincia di Alessandria e nel Basso Piemonte, si era impegnato, a nome del Governo, ad organizzare un incontro con le istituzioni locali e la Provincia di Alessandria per affrontare le difficoltà riscontrate dai pendolari. L'improvvisa soppressione dei due Intercity, decisa senza che sia nel frattempo avvenuto l'incontro promesso dal Sottosegretario, dimostra con evidenza che la politica del Governo disattende gli impegni presi e continua a penalizzare tutti coloro che per spostarsi utilizzano il trasporto su rotaia"*.

## Morando il più bravo, bene la Boldi

### Per i parlamentari cambia musica: per la produttività non bastano le presenze in aula

Federica Ferrando

I parlamentari non verranno più "valutati" in base alle loro presenze in aula, come spiega Vittorio Alvino, presidente dell'associazione Openpolis. In questi giorni, infatti, si sta tenendo sotto controllo il lavoro di deputati e senatori tramite uno studio che analizza l'indice della loro produttività. In questo caso si tiene in considerazione non solo la quantità del lavoro, ovvero gli atti presentati dal parlamentare in un determinato lasso di tempo, ma anche il risultato ottenuto, cioè quanti sono stati discussi, votati, divenuti legge o per il momento archiviati. Tra i tester anche gli otto della Provincia di Alessandria, i deputati: Enrico Pianetta, **Mario Lovelli**, Franco Stradella, Manuela Repetti e Maurizio Grassano; i senatori: Enrico Morando, Rossana Boldi e Maria Leddi. Ecco che a fine studio compaiono le loro pagelle, dal punto di vista produttivo spicca il nome del veterano Enrico Morando posizionato al 29° posto e ritenuto quindi qualificato ed efficiente, seguito da Enrico Pianetta con 259,3 punti percentuali, e infine, all'ultimo posto troviamo l'alessandrino Maurizio Grassano con solo il 4,1 % e collocato al 626° posto in classifica su 630 deputati. Per quanto riguarda la parte presenze in aula in pole position troviamo Manuela Repetti, esponente del Pdl, con il 95,09%, seguita a pochi decimi percentuali da Pianetta e **Lovelli**. Anche in questo capitolo troviamo come fanalino di coda Grassano, esponente del nuovo gruppo i Responsabili, con il 30,45%.

#### **Mario Lovelli (Pd)**

parlamentare da 4 anni e 307 giorni

Luogo nascita: Tortona

Indice produttività: 200,5% (100° su 630 dep.)

Presenze: 93,80%

Professione: dirigente pubblico, giornalista, , sindaco di Novi dal '94 al 2004

Incarichi parlamentari: Commissione per la Semplificazione, Componente - IX Commissione

IL NOVESE 10.03.2011

## Ritorna Arenaways?

### FERROVIE • Si riaccendono le speranze per i pendolari

Nico Rosato

Si riaccendono le speranze per i pendolari e i viaggiatori novesi. C'è infatti l'intenzione per Arenaways, la prima società ferroviaria privata, di tornare alle Oda, le officine di Arquata, dopo il forzato trasferimento a Santhià, dovuto a un'enorme serie di difficoltà prospettate dal Governo e da Trenitalia. Arenaways potrebbe cominciare ad operare in concorrenza con la rete nazionale, comprendendo quindi anche la zona del novese. Ciò avverrà quando la nuova compagnia che fa capo a Giuseppe Arena sarà libera dai condizionamenti imposti dall'Ufficio regolatore del traffico ferroviario. In realtà per adesso non si può sviluppare il programma che aveva ipotizzato oltre al percorso Torino-Milano anche le fermate intermedie e l'anello che da Milano, via Pavia, portasse i treni arancioni ad Alessandria. Nel giro del percorso, partendo da Arquata, era infatti in programma anche la fermata a Novi. L'impedimento di questo progetto ha indotto Arenaways a presentare un ricorso alla commissione nazionale antitrust. Intanto la scorsa settimana ad Arquata c'è stato un incontro non ufficiale tra Giuseppe Arena e i responsabili delle officine Oda, ma il contenuto del colloquio è per ora mantenuto sotto riserbo anche se si ipotizza un nuovo accordo. «Alcuni giorni fa ho ascoltato e discusso con Giuseppe Arena - dice l'onorevole **Mario Lovelli**, della Commissione Trasporti della Camera dei deputati - e ho avuto la conferma, se ce ne fosse stato bisogno, che il punto vero del fermo dei suoi treni è l'attuale normativa che fa comodo a Trenitalia e impedisce un'adeguata concorrenza sui suoi binari. In Italia manca un'autorità di regolazione veramente indipendente. Ho presentato a tale proposito una proposta di legge per istituire l'autonomia dei trasporti che dipenderebbe dal ministero, ma questo governo sta andando in un'altra direzione. Spero che l'officina per Arenaways la facciano qua e si sblocchi il programma dei trasporti, ma se ciò non avvenisse la compagnia ri-schierebbe grosso, perché ha investito moltissimo e non riesce a lavorare come dovrebbe. L'attività andrà pertanto in perdita». La proposta di legge di **Lovelli** è ferma da un anno in commissione. «Questo perché - prosegue il deputato Pd - la maggioranza è contraria a fare un'autorità indipendente. La difesa dell'attuale situazione blocca la concorrenza, danneggia solo i viaggiatori e impedisce un investimento utile sull'occupazione».

**Intervento di Mario Lovelli**  
**CHI CONTROLLA IL CONTRATTO DI SERVIZIO CON TRENITALIA?**

Riceviamo e pubblichiamo un intervento di **Mario Lovelli**, deputato Pd, sulla situazione dei trasporti:

*"Il Servizio Universale, disciplinato da un Contratto di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia, ha registrato perdite economiche molto elevate. I volumi di contribuzione che lo Stato è in grado di assicurare per finanziare la differenza tra i costi di produzione e i ricavi da traffico dei treni, non permettono la copertura di tali perdite". "Si è quindi reso necessario razionalizzare l'offerta per garantire l'equilibrio economico del Contratto di Servizio. Per queste ragioni, dallo scorso 12 febbraio, la coppia di Intercity 514/517 in servizio tra Genova e Torino (e viceversa) è stata soppressa". Questa la spiegazione, che è stata fornita dal Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in risposta all'interrogazione in Commissione presentata dall'**On. Mario Lovelli**, relativa alla cancellazione di due convogli Intercity ed al mancato coinvolgimento delle istituzioni locali nella decisione assunta da Trenitalia senza alcun preavviso. L'**On. Lovelli** si è dichiarato insoddisfatto dalla risposta fornita dal Sottosegretario Bartolomeo Giachino, sottolineando che: "Il Governo sta dimostrando di muoversi con approssimazione in materia di gestione del contratto di servizio con Trenitalia sui collegamenti a media e lunga percorrenza senza tenere conto delle esigenze dei territori coinvolti e limitandosi ad accettare le scelte di Trenitalia che mirano solo a tagliare costi senza preoccuparsi delle ricadute sociali ed economiche. La Provincia di Alessandria è stata pesantemente penalizzata, a cominciare dal taglio dei collegamenti Eurostarcity verso Roma e dal ridimensionamento degli Intercity fra Torino e Genova. Le ultime soppressioni hanno creato dei buchi orari evidenti e inaccettabili. In ogni caso, il Sottosegretario ha preannunciato un incontro per lunedì prossimo presso la Provincia di Alessandria, e in quella sede il Governo e Trenitalia dovranno chiarire tutto di fronte agli enti locali".*

LA STAMPA AL 11.03.2011

### **Terzo valico: «Il ministro manda il sottosegretario»**

[M. PU.]

Il Terzo valico torna in commissione parlamentare su sollecitazione del deputato Pd, **Mario Lovelli**, ma invece del ministro Matteoli, risponde il sottosegretario Bartolomeo Giachino. «C'è stata la solita risposta sull'importanza strategica dell'opera - spiega **Lovelli** -. Nessuna invece sull'aumento dei costi, lievitati a oltre 6 miliardi contro gli iniziali 4.962 milioni del 2006. E neppure indicazioni sulla copertura finanziaria: dello stanziamento di 500 milioni, solo 150 andranno ai lavori, il resto sarà per progetti e pregresso». Poi **Lovelli** critica «l'improvvida» decisione del governo di spaccettare l'opera in lotti e di non affidarsi ad un appalto pubblico trasparente e invita a coinvolgere gli enti locali sul miglioramento della linea esistente, la mitigazione dell'impatto ambientale, rispettando gli impegni presi.

AGENPARL 11.03.2011

### **FERROVIE: PD, IL MINISTRO MATTEOLI NON FA CHIAREZZA SUI COSTI PER IL VALICO DI GIOVI**

(AGENPARL) - Roma, 10 mar - "Sul valico ferroviario di Giovi ligure il ministro Matteoli si sottrae al confronto parlamentare e manda il sottosegretario Giachino a fornire la solita risposta rituale sull'importanza strategica dell'opera e sugli impegni futuri del Governo. Nessuna risposta alla nostra interrogazione discussa oggi alla Camera sul vertiginoso aumento dei costi, lievitati a oltre 6 miliardi di euro rispetto agli iniziali 4.962 milioni del 2006, e sulla effettiva copertura degli stessi nei prossimi anni, visto che dello stanziamento attuale di 500 milioni, solo 150 andranno in lavori, mentre il resto sarà per progetti e partite pregresse". Così il deputato Pd in commissione Trasporti, **Mario Lovelli**.

"L'improvvida decisione di 'spaccettare' l'opera in lotti costruttivi - prosegue **Lovelli** - e di non affidarsi ad un appalto pubblico trasparente rende incerto il piano finanziario e rischia di scaricare sui contribuenti oneri futuri imprevedibili. Ora è necessario che il Governo ed Rfi, risolti i contenziosi aperti col General Contractor, se ne saranno in grado, riaprano un confronto col territorio e con gli enti locali con cui avevano sottoscritto impegni precisi per il miglioramento della linea storica, per la mitigazione dell'impatto ambientale della nuova linea, per lo sviluppo dell'area logistica della Valle Scrivia. Se il terzo valico è un'opera strategica di livello europeo non merita di essere portato avanti con l'impostazione propagandistica utilizzata fino alla finta inaugurazione dell'8 febbraio 2010 e la procedura attuativa non può passare sulla testa degli enti locali della Valle Scrivia sul cui territorio si riverserà principalmente l'impatto dei cantieri e dell'infrastruttura".

### **Lovelli (PD): piano industriale FS 2011-2015, il governo esprima le proprie valutazioni a riguardo**

Il nuovo piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato è al centro dell'interrogazione parlamentare presentata da tre esponenti del PD alla Camera, **Mario Lovelli**, Michele Pompeo Meta e Silvia Velo. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, e il ministro dell'Economia e delle finanze, Giulio Tremonti, sono stati invitati ad assumere iniziative per garantire la copertura del servizio universale e a riferire eventuali valutazioni con particolare riferimento alle strategie del gruppo. In particolare, nel testo si fa riferimento ad anticipazioni ed indiscrezioni apparse sugli organi di informazione che indicano, tra le linee guida del piano industriale, lo scorporo e la razionalizzazione del settore merci, la cessione del pacchetto di controllo ai privati di Grandi Stazioni e l'espansione all'estero e nel mercato europeo.

Il testo:

*Per sapere – premesso che:*

*il consiglio di amministrazione del gruppo Ferrovie dello Stato sta per approvare il nuovo piano industriale per il quinquennio 2011-2015;*

*il piano delinea l'attività aziendale nei prossimi 5 anni in relazione alla strategia produttiva, industriale, finanziaria ed organizzativa del gruppo Ferrovie dello Stato;*

*le informazioni sul piano al momento sono frammentarie ed occasionali rese disponibili, per lo più, da anticipazioni ed indiscrezioni apparse sugli organi di informazione ed in base alle quali ciò che sta per esser deciso necessita di approfondite valutazioni;*

*dalle informazioni stampa si evince che le linee guida del piano industriale sono lo scorporo e la razionalizzazione del settore merci, la cessione del pacchetto di controllo ai privati di Grandi Stazioni e l'espansione all'estero e nel mercato europeo, sulla scia dei progetti già intrapresi; in particolare sembrerebbe che la divisione cargo di Trenitalia – già interessata negli anni passati da un importante processo di ristrutturazione – subirebbe un ulteriore processo di razionalizzazione che ne prevede lo scorporo da Trenitalia, la fusione con le altre società controllate del gruppo, in primo luogo con la tedesca TX Logistik, e la quotazione in borsa; sempre secondo le anticipazioni, il piano prevedrebbe anche la cessione del pacchetto di controllo della società Grandi Stazioni, che potrebbe diventare una delle più importanti privatizzazioni di questi ultimi anni (il 40 per cento, comunque, è già in mano agli azionisti privati); Grandi Stazioni, società che controlla le 13 principali stazioni della rete, disporrebbe di un patrimonio di strutture completamente rinnovate e trasformate in grandi centri di attività commerciali e sviluppo di servizi;*

*inoltre, la società Grandi Stazioni potrebbe gestire, in una posizione di terzietà assoluta, l'ingresso di nuovi operatori ferroviari e la loro ricerca di spazi o di operatività in stazione. La questione dello scorporo dal gruppo e della costituzione di una società autonoma è stata più volte richiamata anche per il ruolo di RFI, società di gestione dell'infrastruttura, per la quale – sempre secondo le anticipazioni stampa – non è prevista invece alcuna novità nel piano industriale, perché ritenuta utile alle strategie del gruppo e perché rappresenta una linea che non è seguita in quasi nessun paese in Europa;*

*le maggiori attenzioni del piano, comunque, dovrebbero essere dedicate alla valorizzazione dell'alta velocità (AV) e, soprattutto, ai progetti di espansione in Europa, proprio partendo dai risultati conseguiti nel segmento alta velocità con meccanismi interamente di mercato; gli obiettivi sembrano essere molto ambiziosi e puntano ad acquisire all'estero imprese ferroviarie ancora più*

*grandi di Arriva Deutschland – acquisizione conclusa di recente – e portare la concorrenza dell’alta velocità italiana sui grandi itinerari europei;*  
*per realizzare questi ambiziosi progetti, il Gruppo dovrebbe recuperare redditività, a questo evidentemente, servirebbero le cessioni di pacchetti di controllo e l’eventuale quotazione di società risanate nei loro bilanci e nella loro struttura. Sembrerebbe, inoltre, che Ferrovie dello Stato starebbe lavorando all’ipotesi di «prendere in gestione diretta la ristorazione negli scali dove arriva l’alta velocità»;*  
*da una recente intervista rilasciata dall’amministratore delegato del Gruppo, infine, si apprende che sarebbe prossima la costituzione di «uno o due fondi immobiliari» e il rafforzamento nel settore delle tlc e che, per il medesimo, sarebbe inevitabile abbandonare almeno 154 treni a lunga percorrenza, ritenuti evidentemente non compatibili con la missione di Ferrovie dello Stato o non sufficientemente redditizi -:*  
*quali iniziative intendano assumere i Ministri interrogati per garantire la copertura del servizio universale, se siano a conoscenza di quanto riportato in premessa e quali siano le loro valutazioni sul piano industriale del gruppo Ferrovie dello Stato, in particolare, se condividano le strategie del gruppo e se non reputino opportuno, quali azionisti, pur nel riconoscimento del ruolo nuovo che le Ferrovie dello Stato devono assolvere nel mercato, dare indicazioni precise sulla missione strategica del gruppo stesso.*  
*(Atto Camera 5-04358)*

**ALESSANDRIA: Il sottosegretario ai trasporti in città per discutere dei problemi ferroviari**

Questa mattina, presso l'Assessorato ai Trasporti della Provincia di Alessandria si è svolto un incontro con il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Bartolomeo Giachino, convocato dal presidente della Provincia, Paolo Filippi e dall'assessore ai Trasporti, Giancarlo Caldone, per fare il punto sul trasporto ferroviario nel territorio provinciale. L'assessore Caldone ha richiamato la comunicazione inviata il 28 febbraio con la quale ha richiesto il ripristino "in tempi rapidi del treno Intercity 517 delle 16,05 Torino-Alessandria-Genova e del corrispondente 514 delle 18,53 Genova-Alessandria-Torino", sottolineando che "la soppressione dei due treni Intercity va in senso diametralmente opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato F.S. per il rinnovo del contratto di servizio Regione Piemonte-Trenitalia". Inoltre, ha ricordato l'assessore Caldone, "i treni soppressi potranno eventualmente essere sostituiti, con il prossimo orario, mediante adeguati treni 'regionali veloci' sulle direttrici Torino-Alessandria e Alessandria-Genova attraverso accordi fra le Regioni Piemonte e Liguria". La vice presidente della Provincia, Maria Rita Rossa, ha ribadito "la mancata attenzione nei confronti di un territorio che viene ritenuto strategicamente importante dal punto di vista della logistica, non solo per sé e per il Nord-Ovest ma per tutto il Paese", sottolineando che "se mancano treni veloci e dignitosi per il trasporto di persone come si può pensare allo sviluppo di un territorio attraverso la sola movimentazione delle merci. Si tratta di dare un respiro strategico complessivo – ha detto la vice presidente della Provincia – per attivare uno sviluppo che tenga conto di impegni già assunti e di prospettive come l'Expo 2015 di Milano per garantire collegamenti da Paese avanzato fra aree di pendolarismo storico e consolidato". Al termine dell'incontro – al quale hanno preso parte gli onorevoli Massimo Fiorio, **Mario Lovelli**, Franco Stradella e la senatrice Maura Leddi, insieme a numerosi sindaci - la vice presidente Maria Rita Rossa e l'assessore Giancarlo Caldone hanno ribadito la necessità di ripristinare i treni Eurostar e Intercity soppressi, nonché un incontro urgente con l'amministratore delegato del Gruppo F.S. Mauro Moretti. Giachino ha preso atto delle rimostranze. Si spera che l'intervento del sottosegretario possa servire a smuovere Trenitalia.

## **Treni, proteste su soppressioni e orari. Rossa, Stradella e i pendolari vogliono la testa di Moretti**

Matteo Serra

Stamattina si è svolto un incontro tra il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Bartolomeo Giachino, la vicepresidente della Provincia, Maria Rita Rossa, l'assessore ai Trasporti della Provincia di Alessandria, Giancarlo Caldone, il direttore dell'Area Nord-Ovest di *Trenitalia*, Gregorio Pascal per fare il punto sul trasporto ferroviario nel territorio provinciale e non solo. L'assessore Caldone in un comunicato ha richiamato la comunicazione inviata il 28 febbraio scorso all'Osservatorio Permanente del T.P.L., costituito presso la Regione Piemonte, con la quale ha richiesto il ripristino "in tempi rapidi del treno IC 517 delle 16,05 Torino-Alessandria-Genova e del corrispondente IC 514 delle 18,53 Genova-Alessandria-Torino", sottolineando che "la soppressione dei due treni Intercity va in senso diametralmente opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato F.S. per il rinnovo del contratto di servizio Regione Piemonte-Trenitalia". Inoltre, ha ricordato l'assessore Caldone, "i treni soppressi potranno eventualmente essere sostituiti, con il prossimo orario, mediante adeguati treni 'regionali veloci' sulle direttrici Torino-Alessandria e Alessandria-Genova attraverso accordi fra le Regioni Piemonte e Liguria". Subito polemica la Rossa, che ha ricordato "La situazione inerente stazioni, treni e viabilità è una questione di civiltà: non vogliamo più deroghe, aspettiamo risposte, anche sul III valico, che non parte - ha insistito la vicepresidente della Provincia - Manca attenzione nei confronti di un territorio che viene ritenuto strategicamente importante dal punto di vista della logistica, non solo per sé e per il Nord-Ovest ma per tutto il Paese, anche in ottica Expo 2015. Milano ha infatti bisogno di una capacità di posti letto pari a 180 mila unità, ma è in grado di offrire solo 90 mila. Ci candidiamo anche noi a offrire supporto proprio a Expo 2015, ma non è possibile visto quanto accaduto negli ultimi 2 anni". Il sottosegretario Giachino ha ricordato la storia del III valico e ha espressamente fatto capire che senza questo passante ferroviario, Alessandria e la sua provincia possono dire addio alle possibilità di sviluppo in termini logistici. "Serve una politica locale in funzione del III valico - ha detto Giachino - che porti a congiungere l'asse Torino-Lione. Se si vogliono fare le infrastrutture, prima si deve pensare alla logistica: per anni siamo corsi dietro al progetto Limonte, assai limitato per Liguria e Piemonte, mentre a esempio in Lombardia, il 7 febbraio scorso, è stato discusso Minova, un progetto potenzialmente pericoloso per Alessandria perchè mette in comunicazione diretta Milano e Genova: tutte le maggiori società logistiche hanno trovato collocazione nella cintura milanese, e se il Piemonte non si lega con la Liguria e la Lombardia, a pagarne le conseguenze sarà proprio Alessandria, nel cui ruolo logistico crediamo". Gregorio Pascal, nel suo intervento, ha spiegato che l'utilizzo dell'IC 517 fino ad Alessandria è pari al 40%, per poi calare nel tratto successivo, una caratteristica che lo accomuna all'IC 514 (il cui valore è intorno al 15% fino ad Alessandria e cala successivamente). Dunque un'ottica aziendalista, secondo quanto spiegato da Pascal: un'ottica secondo la quale i treni poco utilizzati vengono tagliati. Pascal ha ricordato la ripresa, da un paio di mesi, di contatti con i pendolari e le associazioni: sono stati fatti dei tavoli in base ai quadranti, tavoli cui hanno preso parte RFI, Regione, Trenitalia, Province, ripartiti tra Alessandria (il primo incontro è datato febbraio), Novara, Cuneo e Torino, nei quali sono state

raccolte le proposte e le idee: è previsto un secondo giro di incontri, per cercare di trovare soluzioni pratiche ai problemi esposti. Pascal ha infine ricordato i risultati dell'acquese, per quanto concerne il regionale 6138, cui è stato aggiunto materiale rotabile sufficiente per garantire un buon servizio. **Mario Lovelli**, parlamentare del PD, contesta invece i controlli del Ministero, perchè nel contratto di servizio 2009-2014, per il 2009 sono garantite le coperture statali a Trenitalia per 239 milioni (252 nel 2010 e 242 per l'anno in corso), ma nella bozza del contratto stesso, è inclusa la clausola dell'utilità sociale, al cui primo posto è inserita proprio la tratta Torino-Genova-Roma. In sostanza, secondo **Lovelli**, nonostante la carenza di passeggeri, l'utilità sociale della linea è tale da mantenere attivo il servizio per i viaggiatori che ne abbiano necessità e quindi non giustifica la soppressione dei due intercity. E lo stesso parlamentare ha poi posto l'accento sulla situazione relativa ai privati (Arenaways): "Se Trenitalia non riesce a garantire il servizio, mettiamo un privato nelle condizioni di garantirlo". E se Fabio Petrocchi (rappresentante pendolari della Valenza-Mortara-Milano) ha chiesto una maggiore coesione tra Piemonte e Lombardia, il sindaco di Novi Ligure, Lorenzo Robbiano, è tornato sul tema del III Valico: "Nel tracciato del III valico, datato 2005, erano presenti degli accordi procedurali secondo i quali RFI si impegnava a programmare opere compensative del III valico, una delle quali è strategica, ossia l'arco di collegamento con le zone industriali di Pozzolo e Tortona, cosa che non è stata ancora attuata". Negli altri interventi, il parlamentare Gianfranco Stradella (PDL), cui si è aggiunto Petrocchi, ha chiesto la testa di Moretti, come anche Rita Rossa, che nel finale ha aggiunto la necessità di un incontro urgente proprio con l'A.d. delle ferrovie. Presenti anche il sindaco di Tortona Berutti "Se bisogna utilizzare un sistema liberalizzato, deve funzionare bene" ha spiegato il primo cittadino di Tortona, mentre l'assessore ovadese ai trasporti Simone Subrero ha replicato a Pascal "Speriamo che non sia stata l'unione dei 16 comuni dell'ovadese, che scrivendo al Prefetto ha mosso le acque per il regionale 6138" ha dichiarato. La replica finale, è spettata proprio a Pascal, che ha insistito sul tema delle liberalizzazioni delle tratte, spiegando che "Fino al novembre 2010 erano state assegnate dalla Regione alcune tratte ad altre imprese, poi le gare sono state sospese. Ma la concorrenza deve essere garantita sia sulle tratte maggiori che su quelle minori, e le gare prevedevano proprio che chiunque se le aggiudicasse, dovesse far circolare treni sia su linee ad alta frequentazione che su altre minori, di modo da compensarle. Per quanto concerne le fermate, si rischiava in quelle fasce orarie di avere delle sovrapposizioni che variavano l'equilibrio economico dei treni". Durante la riunione, il sottosegretario Giachino ha spiegato che verificherà, in un incontro alla Camera con il direttore Provinciale il contratto di programma, porterà la lettera dell'assessore Lai all'a.D. Moretti, ha aggiunto che parteciperanno maggiormente gli enti locali alessandrini alle riunioni dei quadranti e ha promesso un ritorno in tempi brevi per discutere di logistica.

## Pendolari e politici d'accordo "Moretti se ne deve andare"

### Iniziativa trasversale. Intanto si chiede di ripristinare gli Intercity soppressi

MASSIMO PUTZU

C'erano quasi tutti i parlamentari eletti in provincia, alcuni amministratori dei centri zona, pochi invece i pendolari ed esponenti dei Comitati viaggiatori, all'incontro di ieri mattina con il sottosegretario Bartolomeo Giachino per discutere di treni e dei disservizi che ogni giorno colpiscono i circa 15 mila passeggeri abituali della provincia. «Il lunedì, noi lavoriamo», è il loro commento quando le riunioni vengono convocate in orario d'ufficio per spiegare l'assenza. Incontro quello di ieri che in qualche momento è scaduto a battibecco fra i deputati, **Mario Lovelli**, Massimo Fiorio e Maria Leddi, Pd, da una parte e Franco Stradella e lo stesso Giachino, del Pdl, dall'altra. Tutti i parlamentari però, tranne Giachino che non si è pronunciato, da destra e da sinistra quindi, concordi su una cosa: la cacciata dell'«ad» del gruppo Ferrovie, Mauro Moretti. Il più duro è stato Stradella: «Moretti ci tratta da sudditi, è da mandare a casa». Gli assessori provinciali, Maria Rita Rossa e Giancarlo Caldone, hanno annunciato che chiederanno con una lettera ufficiale, un incontro urgente allo stesso Moretti perché è l'ora di dire basta alla continua penalizzazione della provincia che rischia di perdere anche le opportunità turistiche di Expo 2015. «Provocatoriamente siamo intenzionati persino a bivaccare fuori dall'ufficio dell'«ad» di Ferrovie, - dice Rossa - finché non saremo ricevuti». Rossa ha chiesto a Giachino in rappresentanza del governo, che siano anche mantenuti gli impegni sullo sviluppo logistico dello scalo alessandrino. Giachino ha sottolineato come il piano nazionale della logistica con Alessandria fra i principali dieci hub (scali ferroviari internazionali) in Italia, sia un'iniziativa del governo di centro destra che non ha cambiato idea al riguardo. Caldone, per eliminare l'isolamento della provincia dal resto d'Italia, ha proposto prima il ripristino dei due Intercity della Genova-Torino, cancellati di recente e poi tre alternative che il direttore dell'area Nord Ovest di Trenitalia, Pascale Gregorio, ha promesso di verificare: l'arretramento a Torino della coppia di treni Eurostar Genova-Roma 9305 e 9308, l'interconnessione di una coppia di treni sul percorso Torino-Asti Alessandria-Voghera-Piacenza con il sistema dell'Alta velocità a Piacenza Sud e l'istituzione di regionali veloci sulla direttrice Alessandria-Tortona Milano (arrivo a Milano alle 6,50 e ritorno alle 23 circa). Poi l'introduzione di una tessera multipla, scontata dell'8-10%, senza scadenza, per i biglietti di corsa semplice anche sui treni come avviene nel trasporto bus. Gregorio ha ribadito la difficoltà, giustificando così la cancellazione dei due Ic sulla Torino-Genova, di coprire con i contributi pubblici le perdite di esercizio di alcune tratte: «Moretti è stato messo lì per far quadrare i conti». Ma c'è chi ha obiettato, come **Lovelli**, che il servizio ferroviario ha anche un'utilità sociale. Gregorio: «Quando ne abbiamo la possibilità interveniamo come nel caso del 6138 sull'Ovada Alessandria, sovraffollato: Abbiamo aggiunto una seconda carrozza, nonostante alcune difficoltà tecniche». Sfiutato ieri anche l'argomento Terzo valico. Giachino ne ha annunciato il possibile sblocco, mentre il sindaco di

Novi, Lorenzo Robbiano, ha denunciato la tattica dilatoria di Rfi sulle opere compensative, fra le quali la «correlazione» fra l'area industriale di Novi con Rivalta e Tortona. «Hanno addirittura provato a negare i progetti e gli accordi procedurali fatti, accordi di sei anni fa». Il sindaco di Tortona, Massimo Berutti ha invece parlato della necessità che un monopolio funzioni: «Altrimenti via alle liberalizzazioni favorendo chi, privato, vuole investire. Sennò a rimetterci è sempre chi usufruisce del servizio». Già.

FEDERPRESS 15.03.2010

### **Alessandria: Caldone (assessore provinciale ai Trasporti), ripristinare i treni Eurostar e Intercity soppressi**

Si è svolto ieri ad Alessandria l'incontro tra il sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti, Bartolomeo Giachino, il presidente della Provincia, Paolo Filippi, e l'assessore ai Trasporti, Giancarlo Caldone per discutere sul trasporto ferroviario nel territorio alessandrino. Presenti, inoltre, i deputati PD Massimo Fiorio e **Mario Lovelli**, il deputato PDL Francesco Pietro Stradella e la senatrice PD Maiola Maria Leddi. In un comunicato provinciale si legge che *“l'assessore Caldone ha richiamato la comunicazione inviata il 28 febbraio scorso all'Osservatorio Permanente del T.P.L., costituito presso la Regione Piemonte, con la quale ha richiesto il ripristino in tempi rapidi del treno IC 517 delle 16,05 Torino-Alessandria-Genova e del corrispondente IC 514 delle 18,53 Genova-Alessandria-Torino”*. Secondo l'assessore, *“la soppressione dei due treni Intercity va in senso diametralmente opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato FS per il rinnovo del contratto di servizio Regione Piemonte-Trenitalia”*. Caldone afferma che, *“i treni soppressi potranno eventualmente essere sostituiti, con il prossimo orario, mediante adeguati treni regionali veloci sulle direttrici Torino-Alessandria e Alessandria-Genova attraverso accordi fra le Regioni Piemonte e Liguria”*. Al dibattito è intervenuta anche la vice presidente della Provincia, Maria Rita Rossa, ribadendo che *“la mancata attenzione nei confronti di un territorio che viene ritenuto strategicamente importante dal punto di vista della logistica, non solo per sé e per il Nord-Ovest ma per tutto il Paese”* secondo il vice presidente *“se mancano treni veloci e dignitosi per il trasporto di persone come si può pensare allo sviluppo di un territorio attraverso la sola movimentazione delle merci. Si tratta di dare un respiro strategico complessivo per attivare uno sviluppo che tenga conto di impegni già assunti e di prospettive come l'EXPO 2015 di Milano per garantire collegamenti da Paese avanzato fra aree di pendolarismo storico e consolidato”*. Alla fine dell'incontro i partecipanti hanno auspicato un incontro urgente con l'amministratore delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti.

IL PICCOLO 16.03.2011

## **I treni soppressi e la difficoltà eterna dei pendolari**

**L'incontro con il sottosegretario Giachino non chiarisce i punti critici**

E.SO.

Giancarlo Caldone, assessore provinciale ai Trasporti, ha prima richiamato la comunicazione inviata il 28 febbraio all'Osservatorio permanente del trasporto pubblico locale costituito in Regione Piemonte. Poi ha ribadito la richiesta di ripristinare «in tempi rapidi del treno Intercity 517 delle 16,05 Torino-Alessandria-Genova e del corrispondente Intercity 514 delle 18,53 Genova-Alessandria-Torino. La soppressione dei due treni - ha affermato con pacatezza, ma in modo deciso - va in senso diametralmente opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti - per il rinnovo del contratto di servizio Regione Piemonte - Trenitalia. I treni soppressi - ha quindi aggiunto - potranno eventualmente essere sostituiti, con il prossimo orario, mediante adeguati treni 'regionali veloci' sulle direttrici Torino-Alessandria e Alessandria-Genova attraverso accordi fra le Regioni Piemonte e Liguria». Di fianco a lui il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Bartolomeo Giachino, convocato dal presidente della Provincia, Paolo Filippi e dallo stesso Caldone per fare il punto sul trasporto ferroviario nel territorio provinciale. Ma lunedì mattina, nel salone della Provincia in via Galimberti, i sindaci, i consiglieri provinciali e rappresentanti dei pendolari (sono circa ventimila in provincia) presenti all'incontro non hanno avuto grandi risposte benché accanto a Giachino vi fosse anche Pascal Gregorio, direttore regionale della Valle d'Aosta di Trenitalia. Quest'ultimo ha spiegato che il treno sono stati cancellati perché di fatto sottoutilizzati in alcune delle tratte lungo l'intero percorso, però «sono vi sono altri convogli a distanza di pochi minuti in grado di rispondere alle esigenze dei pendolari». Nessun altro impegno sostanziale nemmeno da Bartolomeo Giachino che dopo una lunga digressione su futuro (incerto) della logistica sul territorio alessandrino innescata dal vivace intervento di Maria Rita Rossa, vicepresidente della Provincia, ha solo ribadito che «il governo ha preso a cuore il problema degli orari, ecco perché sono qui». All'incontro hanno partecipato anche gli onorevoli Massimo Fiorio, **Mario Lovelli**, Franco Stradella e la senatrice Maura Leddi. È stato **Lovelli** a smontare la intricata matassa che regola il contratto di servizio fra Trenitalia e il ministero dei Trasporti, rilanciando sulla necessità di una effettiva apertura agli operatori privati (leggi Arenaways). Il sottosegretario, prima di lasciare l'assemblea, ha preso il formale impegno «di verificare a breve il contratto di servizio in sede ministeriale e di tornare presto ad Alessandria a parlare di logistica». Prima di partire ha anche preso in consegna copia della lettera che l'assessore Serafino Vanni Lai del Comune di Alessandria ha inviato a Carlo De Vito, presidente di Centostazioni per segnalare le condizioni in cui si trova la stazione di Alessandria: «Sacchi di immondizia in prossimità del terminal di arrivo di Autozug, piazzale di sosta delle auto sporco, tre porte a vetri fuori uso, la cappella della stazione che presenza una tinteggiatura scrostata e macchie di umidità».

IL NOSTRO GIORNALE 17.03.2011

**Disagi per i viaggiatori anche di Ovada e Serravalle.  
Trenitalia: "Siamo in perdita"  
Requiem per gli Intercity a Novi**

Simone Pestarino

Novi perde due treni Intercity. La linea Acqui-Ovada-Genova è in condizioni pietose. Una fermata di un treno per pendolari è stata soppressa a Serravalle Scrivia e non è stata ancora ripristinata. Un periodo decisamente nero per i trasporti ferroviari, anche in una zona, come la nostra, che da più parti viene definita come strategica, se non fondamentale, per lo sviluppo futuro di tutto il Nord Italia. Se ne è parlato lunedì scorso ad Alessandria ad un incontro promosso dalla Provincia a cui ha partecipato l'onorevole Bartolomeo Giachino, sottosegretario alle Infrastrutture ed ai Trasporti. Tutti presenti al capezzale del sistema ferroviario provinciale: la vice presidente della Provincia Rita Rossa, l'assessore provinciale ai Trasporti Giancarlo Caldone, gli onorevoli Franco Stradella e Marco Botta del Pdl e **Mario Lovelli** del Pd, l'assessore ai Trasporti del Comune di Alessandria Serafino Vanni Lai, i sindaci di Novi Ligure, Tortona e Rocca Grimalda e Gregorio Pascal, direttore di Trenitalia del Trasporto Regionale Piemonte e Valle d'Aosta. Un confronto serrato che, di fatto, non ha portato a risultati concreti: la situazione non cambia e la soppressione della fermata a Novi Ligure dei treni IC 517 delle ore 17.15 e IC 514 delle 19.43, entrambi della tratta Torino-Genova è confermata anche in questa sede. A nulla sono serviti gli interventi di Caldone e della Rossa che hanno richiesto il ripristino dei due treni, sottolineando la loro importanza per i pendolari, studenti e lavoratori, che ogni giorno sono costretti a viaggiare in condizioni spaventose, spesso in piedi e sti pati in convogli sporchi, vecchi e perennemente in ritardo. "Il servizio dei treni - ha spiegato Gregorio - è disciplinato da un contratto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia, che ha registrato perdite economiche molto elevate. I volumi di contribuzione che lo Stato è in grado di assicurare per finanziare la differenza tra i costi di produzione e i ricavi da traffico dei treni permettono la copertura di tali perdite. Si è, quindi, reso necessario razionalizzare l'offerta per garantire l'equilibrio economico del contratto di servizio, sopprimendo la coppia di Intercity 514/517". Da Trenitalia emerge, comunque, la disponibilità ad ascoltare le richieste e le segnalazioni dei pendolari, come ha precisato il direttore Pascal, con riferimento alle linea Acqui-Genova.

IL NOSTRO GIORNALE 17.03.2011

### **Terzo valico, forse la svolta**

Si è parlato di Terzo valico a margine della riunione indetta in Provincia alla quale ha partecipato anche il sottosegretario Giachino. I continui tagli dei collegamenti - è stato sottolineato - vanno in senso contrario a quanto più volte affermato in tutte le sedi: la posizione della Provincia di Alessandria e un ruolo fondamentale come snodo per i trasporti nel settentrione. Non a caso, anche nel corso della conferenza, si è ribadita la necessità dell'alta velocità, insieme al Retroporto di Genova, per lo sviluppo logistico futuro del nostro territorio. Intanto, a Roma si è tenuto un incontro tra il commissario straordinario Walter Lupi, Rfi e Cociv per dirimere i contenziosi aperti che, di fatto, impediscono l'avvio dei cantieri per il primo lotto. Lupi ha portato a casa il consenso di massima per chiudere definitivamente la partita. Prossimo incontro (decisivo?) tra una quindicina di giorni.

IL NOVESE 17.03.2011

### **SERRAVALLE SCRIVIA • Alla Camera il destino dei siti inquinati Ecolibama, fumata nera**

#### *A Natale annunciati altri 1,8 milioni per la bonifica*

Non è ancora approdata alla Camera dei deputati la mozione presentata dai parlamentari del Partito Democratico sulle iniziative di bonifica dei siti inquinati. Attualmente in Italia ci sono oltre 12.600 siti inquinati, 57 dei quali ritenuti di interesse nazionale, poiché caratterizzati da una maggiore gravità e pericolosità per la salute delle persone e dei territori ad essi circostanti. Tra queste, come è stato richiamato nel testo della mozione, figura anche il sito Ecolibama di Serra-valle Scrivia. Purtroppo però, ad oggi, in nessun sito di interesse nazionale si è arrivati a una bonifica complessiva e quindi ad un risanamento definitivo. Nella mozione, firmata anche dall'onorevole novese **Mario Lovelli**, si invita quindi il governo ad individuare modalità operative e strategie più efficaci finalizzate alla bonifica definitiva dei siti contaminati. La mozione -inizialmente messa in calendario la settimana scorsa - è slittata. Intanto si attendono i nuovi fondi per la messa in sicurezza del vecchio stabilimento, promessi a dicembre 2010. Si tratta di circa un milione e 850 mila euro. A fronte di un fabbisogno complessivo stimato in circa 14 milioni di euro per l'attuazione del programma di messa in sicurezza e di bonifica dell'area inquinata, la Regione Piemonte ha confermato l'assegnazione straordinaria, a valere sul proprio bilancio 2010, di 346 mila euro, e il Ministero dell'Ambiente ha parimenti anticipato lo stanziamento della somma di 1,5 milioni di euro. Il Dipartimento nazionale della Protezione Civile ha avviato l'iter per il trasferimento di questi soldi al prefetto: serviranno a finanziare i lavori di completamento della barriera idraulica (il muro sotterraneo che dovrebbe impedire alle sostanze pericolose seppellite nell'area dell'Ecolibama di dilavare nello Scrivia, e da qui negli acquedotti di Novi, Pozzolo e Tortona).L'in-carico di progettazione della barriera è stato affidato al Politecnico di Torino.

IL NOVESE 17.03.2011

### **"Provincia tagliata fuori", l'ira della vicepresidente**

«Manca attenzione nei confronti di un territorio strategico dal punto di vista della logistica, non solo per sé e per il Nord-Ovest ma per tutto il Paese. La situazione inerente stazioni, treni e viabilità è una questione di civiltà: non vogliamo più deroghe, aspettiamo risposte, anche sul Terzo valico ferroviario Genova-Milano, che è sempre fermo». Lo ha detto la vicepresidente della Provincia, Maria Rita Rossa, all'incontro che lunedì, a Palazzo Ghilini, ha messo di fronte Bartolomeo Giachino - sottosegretario ai trasporti - e gli amministratori provinciali e comunali. La vicepresidente mette sul tavolo anche la partita di Expo 2015: «Milano ha bisogno di una capacità di posti letto pari a 180 mila unità, ma è in grado di offrirci solo 90 mila. Potremmo fare da supporto al capoluogo milanese, ma se le cose continueranno come nei due anni precedenti...». Il riferimento è al taglio dei collegamenti che il territorio provinciale ha subito: sempre più difficoltà per chi si reca a Genova o Torino. Arrivare a Milano, invece, è quasi impossibile. L'assessore provinciale Giancarlo Caldane ha richiesto il ripristino «in tempi rapidi dei treni intercity 514 e 517 Torino-Novi-Genova», sottolineando che «la soppressione dei due treni va in senso opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato Fs per il rinnovo del contratto di servizio tra Regione Piemonte e Trenitalia». Il sottosegretario Giachino ha ricordato la storia del Terzo valico e ha espressamente fatto capire che senza questo passante ferroviario, Alessandria e la sua provincia possono dire addio alle possibilità di sviluppo in termini logistici. «Serve una politica locale in funzione del Terzo valico - ha detto Giachino - che porti a congiungere l'asse Torino-Lione. Se si vogliono fare le infrastrutture, prima si deve pensare alla logistica: per anni siamo corsi dietro al Limonte (Liguria più Piemonte), mentre in Lombardia, il 7 febbraio scorso, è stato discusso Minova, un progetto pericoloso per Alessandria perché mette in comunicazione diretta Milano e Genova: tutte le maggiori società logistiche hanno trovato collocazione nella cintura milanese, e se il Piemonte non si lega con la Liguria e la Lombardia, a pagarne le conseguenze sarà proprio Alessandria». Anche il sindaco di Novi, Lorenzo Robbiano, è tornato sul tema del Terzo valico: «Nel tracciato della linea, datato 2005, erano presenti accordi secondo i quali Rfi si impegnava a programmare opere compensative, una delle quali è strategica, ossia l'arco di collegamento con le zone industriali di Pozzolo e Tortona, cosa che non è stata ancora attuata». Gregorio Pascal, di Trenitalia, nel suo intervento ha spiegato che gli intercity 514 e 517 sono stati tagliati perché sottoutilizzati (dal punto di vista dell'azienda si tratterebbe di convogli che non guadagnano). **Mario Lovelli**, parlamentare del Pd, ha contestato questa affermazione, perché nel contratto di servizio con Trenitalia sono garantiti fondi statali per 733 milioni in tre anni ed è inoltre prevista la clausola "dell'utilità sociale", al cui primo posto è inserita proprio la tratta Torino-Genova-Roma. In sostanza, secondo **Lovelli**, nonostante la carenza di passeggeri, l'utilità sociale della linea è tale da mantenere attivo il servizio per i viaggiatori che ne abbiano necessità e quindi non giustifica la soppressione dei due intercity. E lo stesso parlamentare ha poi posto l'accento sulla situazione relativa ai privati: «Se Trenitalia non riesce a garantire il servizio, mettiamo un privato [leggasi Arenaways; ndr] nelle condizioni di garantirlo»

L'UNITA' 18.03.2011

## **MERCATI**

### **ALLE LIBERALIZZAZIONI SERVONO REGOLE**

**Le scelte nei trasporti: *Necessaria un'Authority veramente indipendente che che governi l'ingresso di nuovi operatori, controlli le tariffe e i servizi***

*MARIO LOVELLI Deputato del Partito Democratico e membro della commissione Trasporti e Telecomunicazioni della Camera.*

Il tema della regolazione nei mercati liberalizzati è sempre più di stringente attualità, non solo per i continui rilievi europei alla legislazione nazionale in materia di servizi pubblici, ma anche per l'insoddisfazione spesso largamente espressa dai cittadini per la qualità dell'offerta che i vari "incumbent" spesso propongono.

Lo abbiamo di recente denunciato alla Camera dei Deputati, di fronte alla decisione del governo di attuare ancora una volta una scelta in contrasto con le direttive europee in materia di mercato postale, tramite l'istituzione di un'Agenzia di fatto incardinata nel ministero dello sviluppo economico, e perciò non "indipendente".

La nostra proposta era di affidare le funzioni regolatorie ad un'autorità già esistente (in questo caso l'AGCOM) e perciò senza oneri aggiunti per la finanza pubblica, argomento usato in modo strumentale dalla maggioranza per dire di no. Lo stiamo denunciando nel settore dei trasporti dove l'insoddisfazione degli utenti per la qualità dei servizi resi in regime sostanzialmente monopolistico, pur in un mercato liberalizzato da anni, come nel caso del trasporto ferroviario, è quotidianamente all'attenzione degli organi di informazione ed oggetto di esposti delle associazioni dei pendolari e dei consumatori, oltretutto di una intensa attività ispettiva del Parlamento. In questo caso la produzione legislativa imposta dal Governo a colpi di voti di fiducia (come di recente col Milleproroghe) tende spesso ad aggravare la situazione, anziché incentivare lo sviluppo dei servizi con offerta più ampia, costi concorrenziali e qualità superiore. È il caso della sostanziale sanatoria per il biennio trascorso del contratto di servizio con Trenitalia sulla media-lunga concorrenza, che si abbina all'incentivazione dei contratti sei più sei nel trasporto ferroviario regionale, attuata con la legge n. 33/2009 e con il meccanismo protezionistico introdotto dalla legge n. 99/2009, che impedisce l'accesso di nuovi operatori privati sulle tratte assistite da contratto di servizio pubblico (come nel caso di Arenaways).

Certo il gruppo Fs fa bene a ricordare quante risorse pubbliche sono state investite nella rete ferroviaria e i sacrifici richiesti per il risanamento dei conti aziendali, a cominciare dai livelli occupazionali. E bisogna che la concorrenza interessi anche i collegamenti ferroviari ordinari, oltre alla remunerativa Alta Velocità. Ma proprio per questo è necessario oggi istituire un'Authority dei Trasporti veramente indipendente che detti le regole, governi l'ingresso di nuovi operatori, controlli le tariffe e la qualità dei servizi. Compito che non può essere lasciato all'URSF, organismo interno al ministero (come l'Agenzia postale) e che comunque deve guardare a tutto il comparto dei trasporti, per il quale un riordino dell'esistente in un contesto regolatorio unico è necessario anche per razionalizzare e risparmiare risorse. Questo è quanto abbiamo proposto con un progetto di legge del Pd, incardinato da tempo in Commissione Trasporti e che deve essere sbloccato per approdare in aula.

Se guardiamo alle vicende delle concessioni autostradali e aeroportuali, per non parlare della sempre disattesa riforma delle autorità portuali, di questo c'è bisogno. Un mercato senza regole impoverisce i servizi pubblici e non sostiene la crescita dell'economia. •:\*

WWW.NOVIIONLINE.NET 20.03.2011

## **Riunione in Provincia TRAPORTI, CHIESTO UN INCONTRO CON LE FERROVIE**

Lisa Lanzone

La scorsa settimana, presso l'assessorato ai Trasporti della Provincia di Alessandria si è svolto un incontro con il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, **Bartolomeo Giachino** (nella foto) convocato dal presidente della Provincia, **Paolo Filippi** e dall'assessore ai Trasporti, **Giancarlo Caldone**, per fare il punto sul trasporto ferroviario sul territorio provinciale. L'assessore Caldone ha richiamato la comunicazione inviata il 28 febbraio scorso all'Osservatorio Permanente del T.P.L., costituito presso la Regione Piemonte, con la quale ha richiesto il ripristino "in tempi rapidi del treno IC 517 delle 16.05 Torino-Alessandria-Genova e del corrispondente IC 514 delle 18.53 Genova-Alessandria-Torino", sottolineando che *"la soppressione dei due treni Intercity va in senso diametralmente opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato F.S. per il rinnovo del contratto di servizio Regione Piemonte-Trenitalia"*. Inoltre, ha ricordato l'assessore Caldone, *"i treni soppressi potranno eventualmente essere sostituiti, con il prossimo orario, mediante adeguati treni 'regionali veloci' sulle direttrici Torino-Alessandria e Alessandria-Genova attraverso accordi fra le Regioni Piemonte e Liguria"*. La vice presidente della Provincia, Maria Rita Rossa, ha ribadito la mancata attenzione nei confronti di un territorio che viene ritenuto strategicamente importante dal punto di vista della logistica, non solo per sé e per il Nord-Ovest ma per tutto il Paese, sottolineando che se mancano treni veloci e dignitosi per il trasporto di persone come si può pensare allo sviluppo di un territorio attraverso la sola movimentazione delle merci. *"Si tratta di dare un respiro strategico complessivo per attivare uno sviluppo che tenga conto di impegni già assunti e di prospettive come l'Expo 2015 di Milano per garantire collegamenti da Paese avanzato fra aree di pendolarismo storico e consolidato"*. Al termine dell'incontro, al quale hanno preso parte gli onorevoli **Massimo Fiorio**, **Mario Lovelli**, **Franco Stradella** e la senatrice **Maura Leddi**, insieme a numerosi sindaci, la vice presidente Rossa e l'assessore Caldone hanno ribadito la necessità di ripristinare i treni Eurostar e Intercity soppressi, nonché un incontro urgente con l'amministratore delegato del Gruppo F.S. **Mauro Moretti**.

WWW.NOVIIONLINE.NET 21.03.2011

### **Da un'indagine di Open Polis MANUELA REPETTI E' LA PARLAMENTARE "MENO PRODUTTIVA"**

È **Manuela Repetti**, la deputata del Pdl compagna del ministro **Sandro Bondi**, la parlamentare “meno produttiva” della provincia di Alessandria. Al contrario, il senatore del Pd **Enrico Morando** risulta essere il più stacanovista. Lo rivela l’ultima indagine dell’associazione Open Polis. Il numero di presenze in aula non è più l’unico parametro con cui valutare il lavoro di un parlamentare: l’associazione Open Polis ha varato un nuovo sistema che tiene conto anche della quantità di atti presentati dal parlamentare in un determinato lasso di tempo, e del risultato ottenuto, cioè quanti sono stati discussi, votati, divenuti legge o archiviati. Tra i deputati, il tasso di produttiva maggiore è quello di **Enrico Pianetta**, tortonese del Pdl (è 54esimo su 630 deputati), seguito dal novese del Pd **Mario Lovelli** (100esimo). L’alessandrino **Franco Stradella** si piazza a metà classifica (194esimo). Ultima, come si è detto, **Manuela Repetti** che è solo 527esima su 630. Tra i senatori, il primo è **Enrico Morando** (29esimo su 322), seguito da **Rossana Boldi** della Lega Nord (si piazza alla 37esima posizione) e da **Maria Leddi** del Pd (89esima). Sul fronte delle presenze in aula, tutti i rappresentanti alessandrini in parlamento viaggiano tra l’80 e il 90 per cento: **Manuela Repetti** (95,1 per cento), **Enrico Pianetta** (94,3), **Mario Lovelli** (93,8), **Maria Leddi** (93,7), **Franco Stradella** (89,5), **Enrico Morando** (85,1), **Rossana Boldi** (84,3).

WWW.AGENPARL.IT 21.03.2011

### **TRASPORTI: LOVELLI (PD), DISCUTIBILI AFFERMAZIONI CASTELLI SU NTV**

(AGENPARL) - Roma, 21 mar - Un'interrogazione al ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, per chiedere se condivida le affermazioni del viceministro Roberto Castelli sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'avvio della nuova concorrente di Trenitalia, NTV. L'ha presentata lo scorso 8 marzo il deputato democratico **Mario Lovelli**. Castelli aveva detto che "*è del tutto evidente che il processo di nascita di NTV non è stato così trasparente*" e che è responsabilità del "*governo di allora che ha permesso questa nascita*". "*Queste affermazioni, scrive Lovelli, appaiono discutibili e superficiali nel momento in cui il Governo non assume iniziative adeguate per garantire che la concorrenza sui binari avvenga in modo trasparente e regolato, a cominciare dalla istituzione di una autorità di regolazione indipendente e dalla perimetrazione del servizio universale*".

LA STAMPA AL 23.03.2011

## **BORGHETTO BORBERA. TEPPISTI IN AZIONE DOPO LO SCONTRO ISTITUZIONALE CON LA PROVINCIA**

### **Incendiato l'autovelox della polemica in valle**

#### **Chiesto dagli abitanti, ma due enti locali lo contestano**

*GINO FORTUNATO*

Non si sopiscono le polemiche sugli autovelox fisso installati sulle strade dalla Provincia. Anzi si può dire che dalle proteste qualcuno ha deciso di passare alle vie di fatto: nella notte tra lunedì e ieri è stato incendiato e distrutto l'apparecchio prima del ponte sul torrente Scrivia, tra i Comuni di Vignole e Borghetto Borbera. E dire che al momento quell'impianto risulta «inefficace» vista le controversie sollevate dal nuovo Codice della Strada. La maggior parte dei rilevatori di velocità, infatti, non avrebbe la distanza minima dai cartelli stradali che li indicano. Distanza che varia da 80 a 250 metri, in base al tipo di strada. Pertanto oggi un ricorso al Giudice di Pace, avrebbe ottime possibilità di essere accolto. «I nostri autovelox – spiega l'assessore provinciale Graziano Moro - per come sono stati installati si sono rivelati molto utili, perché hanno drasticamente ridotto il tasso di incidenti, in percentuali comprese tra il 30% e il 60%. È vero che in questo momento è in ballo una diatriba relativa alle distanze, ma è altrettanto utile ricordare che la maggior parte degli abitanti vuole gli autovelox. I nostri uffici sono letteralmente tempestati da raccolte di firme che chiedono continuamente installazioni di nuovo apparecchi. Purtroppo la maggior parte di queste petizioni si riferiscono a centri abitati dove non è possibile posizionare i misuratori di velocità». Ma ci sono anche amministrazioni locali che ne chiedono la rimozione, perché inciderebbero sul turismo. «È vero che in alcune situazioni come la Val Borbera – prosegue Moro - la Comunità montana e il Comune di Mongiardino hanno presentato due delibere che ci invitano a rimuoverli, perché ritengono che non ci siano problemi di sicurezza su quel tratto. Non credo che le cose stiano esattamente in questi termini, ma il problema è spinoso e attendiamo indicazioni dal Ministero».

Il deputato Pd **Mario Lovelli** nei giorni scorsi ha presentato un'interrogazione al sottosegretario dell'Interno, Mantovano, nella quale chiede delucidazioni concernenti il calcolo della distanza minima obbligatoria tra il segnale che indica il limite massimo di velocità e gli apparecchi di rilevazione. Mantovano ha risposto che, sostanzialmente, il posizionamento dei cartelli debba essere dopo ogni intersezione per informare l'automobilista, così come avviene oggi. «Si tratta di una risposta burocratica che tiene conto principalmente delle esigenze di carattere amministrativo senza considerare adeguatamente la sicurezza – ha commentato **Lovelli** -. L'assemblea degli assessori alla viabilità delle Province italiane, al fine di salvaguardare le esigenze di sicurezza stradale, ha approvato un ordine del giorno col quale si chiede al Governo di riconsiderare la posizione del Ministero dell'Interno, in considerazione del più alto rischio di incidenti che si registra in presenza di intersezioni lungo le strade extraurbane».

IL NOVESE 24.03.2011

## **Pendolari, che fregatura**

### **“Scippato il ruolo nazionale della linea Torino- Genova**

*La stazione di Novi perde importanza pur trovandosi nel baricentro del triangolo industriale del Nord-Ovest. A nulla sono valse finora le proteste dei viaggiatori*

Elio Defrani

La stazione di Novi Ligure si trova su due linee ferroviarie che - se il buon senso non mente - dovrebbero essere tra le più importanti a livello nazionale. Genova, Milano, Torino: il triangolo industriale del Nordovest ha come baricentro proprio l'area dell'alessandrino, eppure la linea Genova-Torino è stata declassata a regionale senza che nessuno fiatasse. Quello è stato forse il punto di non ritorno, l'errore principale compiuto dai politici piemontesi e liguri, che i pendolari pagano ogni giorno sulla propria pelle. Ogni anno che passa, ogni volta che l'orario dei treni cambia, è dura fare i conti con convogli che spariscono, tratte i cui tempi di percorrenza vengono dilatati, aumenti, complicazioni burocratiche (sì, anche comprare un abbonamento non è più semplice come una volta, specialmente se si ha la malaugurata idea di viaggiare qualche volta in intercity). Non più tardi di una settimana fa, a Palazzo Ghi- lini, è stata la vicepresidente della Provincia Maria Rita Rossa a denunciare la situazione di stallo in cui si trovano i trasporti ferroviari nella nostra zona. «Manca attenzione nei confronti di un territorio strategico dal punto di vista della logistica, non solo per sé e per il Nord-Ovest ma per tutto il Paese. La situazione inerente stazioni, treni e viabilità è una questione di civiltà: non vogliamo più deroghe, aspettiamo risposte, anche sul Terzo valico ferroviario Genova-Milano, che è sempre fermo». Alla presenza del sottosegretario ai trasporti Bartolomeo Giachino, agli amministratori provinciali e comunali, al dirigente di Trenitalia Gregorio Pascal, la Rossa La vicepresidente ha battuto anche il tasto dell'Expo 2015: «Milano ha bisogno di una capacità di posti letto pari a 180 mila unità, ma è in grado di offrire solo 90 mila. Potremmo fare da supporto al capoluogo milanese, ma se le cose continueranno come nei due anni precedenti...». Il riferimento è al taglio dei collegamenti che il territorio provinciale ha subito: sempre più difficoltà per chi si reca a Genova o Torino. Arrivare a Milano, invece, è quasi impossibile. L'assessore provinciale Giancarlo Caldone ha richiesto il ripristino «in tempi rapidi dei treni intercity 514 e 517 Torino-Novig-Genova», sottolineando che «la soppressione dei due treni va in senso opposto all'intesa sottoscritta con l'amministratore delegato Fs per il rinnovo del contratto di servizio tra Regione Piemonte e Trenitalia». Parole vane: Pascal ha spiegato che l'utilizzo dell'intercity 517 fino ad Alessandria è pari al 40 per cento, per poi calare nel tratto successivo, una caratteristica che lo accomuna all'intercity 514 (il cui valore è intorno al 15 per cento fino ad Alessandria e cala successivamente). Dunque un'ottica aziendalista, secondo quanto spiegato da Pascal: un'ottica secondo la quale i treni poco utilizzati vengono tagliati. A nulla, finora, sono valse le proteste del parlamentare novese **Mario Lovelli**, membro della commissione trasporti, secondo cui sono stati garantiti fondi statali a Trenitalia per 239 milioni nel 2009, 252 nel 2010 e 242 per l'anno in corso. Nel contratto di servizio con le ferrovie, è inclusa la clausola dell'utilità sociale, e al primo posto c'è proprio la tratta Torino-Genova-Roma. In sostanza, secondo **Lovelli**, nonostante la carenza di passeggeri, l'utilità sociale della linea è tale da mantenere attivo il servizio per i viaggiatori che ne abbiano necessità e quindi non giustifica la soppressione dei due intercity. E lo stesso parlamentare

ha poi posto l'accento sulla situazione relativa ai privati (leggasi Arenaways): «Se Trenitalia non riesce a garantire il servizio, mettiamo un privato nelle condizioni di garantirlo». Se Novi piange, altre città, come Ovada e Serravalle, non ridono. Nel paese della valle Scrivia, il sindaco Antonio Molinari ha denunciato il taglio dei servizi e lo stato di abbandono in cui versa la stazione. A Ovada dopo una dura battaglia i pendolari sono riusciti a farsi aumentare le carrozze su un treno sempre strapieno. Ma il dialogo con le Ferrovie rimane sempre un grave problema.

AGENPARL 24.03.2011

### **TRASPORTI: PD, BENE DISPONIBILITÀ SU AUTORITÀ DI REGOLAZIONE**

(AGENPARL) - Roma, 24 mar - *“Si riapre il percorso parlamentare per l’istituzione di una Autorità di regolazione indipendente nel settore dei trasporti. La disponibilità dei vari gruppi parlamentari a far ripartire la proposta di legge per arrivare a un testo condiviso da parte di tutta la commissione è un fatto positivo.”* Lo ha dichiarato **Mario Lovelli**, componente Pd della commissione Trasporti e primo firmatario della proposta di legge. *“La stessa indagine conoscitiva sul servizio ferroviario che si sta svolgendo in commissione – prosegue **Lovelli** - conferma la necessità di un assetto regolato del settore. I processi di liberalizzazione e di privatizzazione già avvenuti o in corso (dalle ferrovie agli aeroporti, dalle autostrade ad Alitalia e Tirrenia) devono procedere in un quadro di certezze e di convenienze per i cittadini utenti, per gli stessi ‘incumbent’ e per i nuovi operatori, salvaguardando le risorse pubbliche investite in settori strategici per il Paese e contribuendo a sviluppare nuove potenzialità di investimento importanti per la crescita complessiva dei servizi pubblici e dell’economia nazionale.”* *“Il Ministero dei Trasporti per primo dovrebbe convincersi che, senza regole moderne che guardano all’Europa prevalgono solo le logiche delle lobbies e dei monopoli: a rimetterci – conclude - sono le casse dello Stato e gli interessi (e le tasche) dei cittadini italiani.”*

## **Misurata la produttività dei parlamentari** Morando e Pianetta i migliori. Ultima Manuela Repetti

La statistica, spiegava Trilussa, è quella scienza secondo la quale se io mangio due polli e tu resti digiuno, alla fine ne abbiamo consumato uno ciascuno: questo intramontabile spaccato di saggezza popolare suggerisce ancora oggi di nutrire sempre un pizzico di diffidenza verso ogni forma di indagine sulle attività e sui comportamenti umani. Non sappiamo e non sapremo mai come l'arguto poeta romano avrebbe commentato l'indagine sulla produttività dei parlamentari che è stata curata dall'associazione Openpolis - [www.open-polis.it](http://www.open-polis.it) - e che è interamente consultabile e dettagliatamente illustrata all'indirizzo [http:// indice.openpolis.it](http://indice.openpolis.it) e nelle pagine seguenti. Come è stata stilata questa originale classifica? Molte volte l'attività dei deputati e dei senatori viene misurata sulla base della presenza in aula e nelle commissioni. Openpolis va oltre questo dato meramente numerico e statistico per individuare una serie di criteri in base ai quali misurare l'effettiva produttività dei parlamentari. Vengono quindi passate in rassegna tutte le iniziative messe in opera: le proposte di legge, gli emendamenti ai provvedimenti in discussione, gli interventi in aula e nelle commissioni, le dichiarazioni ed ogni altra iniziativa collegata al mandato parlamentare; inoltre sono inseriti in questa particolare misurazione anche i risultati che sono stati conseguiti a seguito di tali attività: un disegno di legge approvato o un emendamento accolto contribuiscono in modo decisivo a migliorare la posizione in classifica molto di più della semplice presenza in aula o del mero intervento a sostegno o contro il Governo. Se questa è la base di calcolo, come si piazzano i parlamentari residenti in provincia di Alessandria? Tra i senatori: Enrico Morando (Pd) è 29°; a poche incollature (37°) Rossana Boldi (Lega Nord); infine Maria Leddi (Pd) è 89°.

Passiamo ai deputati. Qui primeggia il tortonese del PdL Enrico Pianetta (540 su 630); seguono **Mario Lovelli** - Pd (100°), Franco Stradella - PdL (194°); molto più indietro la nostra concittadina Manuela Repetti, che si colloca al 5270 posto su 630, benché abbia un tasso di presenza in aula pari al 95,1%. A differenza di Monsieur De Coubertin, per Openpolis partecipare non basta.

### **Convegno sui garibaldini del Piemonte orientale**

Il Presidente del Rotary Club Gavi Libarna, Renzo Repetto, è entusiasta del convegno dello scorso 5 marzo, svoltosi alla Villa Bollina, sia per la partecipazione che per i temi trattati. Nel folto panorama di manifestazioni per il 150<sup>o</sup> dell'Unità d'Italia questa iniziativa ha regalato una giornata di studi originale e inedita, perché ha voluto focalizzare l'interesse sulla partecipazione alle battaglie del Risorgimento degli abitanti delle nostre zone: personaggi spesso sconosciuti o dimenticati, sui quali gli storici non hanno finora svolto studi sistematici, che hanno rivissuto nelle relazioni dei convegnisti. I lavori, promossi dai cinque Rotary Club del Piemonte Sud-Orientale, hanno percorso le vicende dei garibaldini di Acqui, Ovada, Tortona, Novi Ligure, la Valle Scrivia, la Val Borbera e la Val Lemme, descritte nel dettaglio dai relatori e inquadrare nel contesto generale dell'epopea di Garibaldi dalla storica dell'Università di Venezia Èva Cecchinato, tra i maggiori specialisti italiani del tema. Introdotto dal Prefetto di Alessandria Francesco Paolo Castaldo e dalla Presidente del Comitato di Alessandria e Asti dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Dott. Carla Bolloli Moruzzi, il convegno ha visto la presenza di un pubblico autorevolissimo: l'ex prefetto di Alessandria Vincenzo Pellegrini, molti sindaci, vicesindaci e rappresentanti delle amministrazioni della zona, l'onorevole **Mario Lovelli**, il Colonnello dei Carabinieri Marcelle Bergamini, ufficiali dei Carabinieri, della Polizia, della Polizia Urbana, della Guardia di finanza, rappresentanti dell'Associazione Nazionale Bersaglieri di Arquata. Presenti il Governatore del distretto 2030, Carlo Bongiovanni, Presidente della Commissione per i 150 Anni dell'Unità d'Italia, il Governatore Eletto Antonio Strumia e cinque ex governatori, Alessandro Pastorini, Claudio Prelli Bozzo, Franco Grasso, Ermanno Bassi, Marco Canepa, Presidenti e rappresentanti delle commissioni distrettuali del Rotary e i presidenti di cinque club, oltre a un pubblico di oltre centocinquanta persone. Ha aperto e ha chiuso la mattinata l'esecuzione dell'inno nazionale da parte dei Cameristi dell'Orchestra Classica di Alessandria, che hanno inframmezzato i lavori con un bellissimo programma di canti e musiche del periodo risorgimentale, regalando al pubblico momenti di intensa partecipazione e commozione. Il convegno, che ha permesso di raccogliere un materiale nuovo e ricchissimo sulla storia delle nostre zone, ha dato risultati importanti che confluiranno in un'ampia pubblicazione e, per il suo valore scientifico, per il successo di pubblico che ha avuto, per le persone che ha coinvolto, si configura come una delle iniziative più rilevanti, di più ampio respiro e più originali che siano state organizzate nel Piemonte sud Orientale per celebrare l'Unità d'Italia. Offerto dal Rotary Club, ha costituito anche l'occasione per una raccolta di fondi - consentita dalla partecipazione di una serie di sponsor-finalizzata alla costruzione di strutture ospedaliere ad Haiti, e il Rotary Club avrà in questa azione come partner l'Associazione RAVA di Milano.

LA STAMPA AL 31.03.2011

## Fisco, Pianetta è il più ricco lo tallonano Lovelli e la Boldi

Sono stati resi noti anche gli imponibili di deputati e senatori della provincia

FRANCESCA SCHIANCHI

Il «Paperone» dei parlamentari alessandrini è Enrico Pianetta, ingegnere 67enne di Tortona e deputato del Pdl. Con i suoi 210.959 euro di reddito imponibile dichiarato nel 2010 (relativo al 2009), guida la classifica degli inquilini di Montecitorio e Palazzo Madama originari di Alessandria, come si scopre sfogliando le denunce dei redditi depositate e disponibili al pubblico nei Palazzi romani. Per lui, anche una variazione di patrimonio rispetto all'anno precedente, a causa di una successione: un appartamento a Milano, un terreno e un'abitazione a Voghera e un terreno e un'abitazione nel comune di Tortona. Se Pianetta è il più abbiente, è però tallonato da vicino dal deputato del Pd **Mario Lovelli**, ex sindaco di Novi Ligure: 199.952 euro nel 2010 e passaggio di proprietà dal 33 al 100% di una porzione di immobile a Bettole di Tortona. Segue a ruota la senatrice Rossana Boldi, medico ortodontista di Tortona della Lega: la sua dichiarazione riporta il non trascurabile reddito imponibile di 188.304 euro. E nessuna variazione di patrimonio rispetto all'anno precedente: tutti i parlamentari sono infatti tenuti a comunicare solo i cambiamenti dall'anno prima. Tutti tranne chi è entrato in Parlamento nel 2010, per rinuncia di qualcun altro, che rende invece nota l'intera situazione patrimoniale: come il deputato Maurizio Grassano, subentrato a Roberto Cota «promosso» presidente della Regione Piemonte. Per l'onorevole, oggi nelle fila di Iniziativa responsabile, c'è quindi la «fotografia» patrimoniale dichiarata l'anno scorso e relativa al 2009: proprietà di quattro terreni e un fabbricato ad Alessandria, una Mercedes Cls, 3000 azioni di una società immobiliare in liquidazione di cui il deputato si dichiara liquidatore. Per lui, però, un reddito modesto: 42.898 euro. Si torna sopra i centomila euro con gli altri parlamentari: il senatore democratico Enrico Morando, nativo di Arquata Scrivia ed eletto in Veneto, dichiara 121.468 e nessuna variazione di patrimonio. Si arriva a 132.678 euro con la dichiarazione di Manuela Repetti da Novi Ligure, che rende noto anche l'acquisto del 25% di un complesso immobiliare a Novi, la cessione di un negozio e l'acquisto del 50% della casa coniugale. Guadagna poco più di lei l'onorevole Franco Stradella, con i suoi 134.948 euro. Infine, reddito più che ragguardevole per la senatrice del Pd Maria Leddi, da San Sebastiano Curone.

