

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 4 2024 dal 29 gennaio al 5 febbraio 2024

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Svizzera: audizione su trasporto merci sotterraneo. I Cantoni possono esprimersi su progetto Cargo sous terrain	4
BEI: nel 2023 in Italia 12,22 mld per la ripresa economica e la transizione ecologica	4
Record di finanziamenti verdi: oltre 7 miliardi di euro, di cui quasi 3 miliardi per REPowerEU	5
Da UE ok a regime italiano di aiuti da 550 mln a sostegno degli investimenti per l'uso dell'idrogeno	7
Commissione Ue adotta nuova proposta per migliore gestione del traffico su fiumi e canali.....	8
Verso un ecosistema industriale europeo di mobilità verde, digitale e resiliente. Bruxelles, 29/02	9
Fitch Ratings: volumi di merci dei porti area EMEA ridistribuiti in seguito ad attacchi nel Mar Rosso.....	9
Assoporti ed SRM: pubblicato il nuovo numero di "Port Infographics"	10
Svizzera: audizione su trasporto merci sotterraneo. I Cantoni possono esprimersi su progetto Cargo sous terrain	11
ITALIA.....	12
Mercitalia Logistics: De Filippis, obiettivo diventare player della logistica anche in Europa oltre che in Italia	12
Assaeroporti: nuovo record per aeroporti italiani che nel 2023 toccano quota 197,2 mln passeggeri	13
MIT: 141.946 immatricolazioni auto a gennaio (+10,61% rispetto a gennaio 2023)	14
Hyperloop: firmato contratto tra CAV e hyper builders per studio fattibilità del progetto in Italia.....	15
ITA Airways, Airbus, UrbanV e Enel insieme per ecosistema di Mobilità Aerea Avanzata in Italia	16
Digital Freight Train: a Rapallo le soluzioni di Knorr-Bremse per trasporto merci competitivo	17
REGIONE LAZIO	18
Lazio: in Commissione il Piano dei porti d'interesse economico regionale	18
Completamento Orte-Civitavecchia, al via il dibattito pubblico dal 1° febbraio	19
Logistica, sale l'occupazione: Il Messaggero intervista Corrado Rabbia, AD di FM Trasporti.....	20
Orte-Civitavecchia, quattro alternative per superare l'imbuto di Monte Romano: via agli incontri.....	20
Le alternative progettuali	24

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 29 gennaio al 5 febbraio 2024

ROMA CAPITALE28

AGCM: ricorso al TAR contro affidamento in house ad ATAC per TPL non periferico di Roma Capitale28

Roma: dialogo ad alta tecnologia tra stallo-vettura per la flotta del Car Sharing di Roma Mobilità28

TVA Roma: 2° Tavolo di consultazione, il progetto della nuova via Nazionale, strada top della Capitale29

Roma: inaugurata la nuova Zona 30 di Casal Monastero29

.....31

INTERNAZIONALE

Svizzera: audizione su trasporto merci sotterraneo. I Cantoni possono esprimersi su progetto Cargo sous terrain

(FERPRESS) – Roma, 2 FEB – Il 1° febbraio 2024 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) hanno avviato l'audizione sul Piano settoriale dei trasporti, parte Trasporto di merci sotterraneo, che offrirà ai Cantoni interessati la possibilità di esprimere il proprio parere sull'infrastruttura progettata da Cargo sous terrain.

Dal 1° marzo potranno esprimersi anche i Comuni e la popolazione interessata.

Cargo sous terrain AG (CST), società di diritto privato, progetta la realizzazione di un sistema di gallerie sotterraneo per il trasporto di merci. Con la legge federale sul trasporto di merci sotterraneo, entrata in vigore il 1° agosto 2022, la Confederazione ha creato una base legale corrispondente. Finanziamento, costruzione ed esercizio avverranno a cura di privati.

Considerato che il progetto ha ripercussioni rilevanti su territorio e ambiente, l'UFT ha elaborato una nuova parte del Piano settoriale dei trasporti dedicata al trasporto di merci sotterraneo (SUG) dove CST, Confederazione e Cantoni coordinano gli interessi di pianificazione del territorio. Il SUG, che per il momento riguarda solo il tratto Härkingen–Zurigo, contiene il tracciato dell'infrastruttura sotterranea di trasporto merci e i riferimenti per i centri di distribuzione. I Cantoni interessati, ovvero Berna, Soletta, Argovia e Zurigo, stabiliscono inoltre l'ubicazione di questi ultimi nei loro piani direttori. Il 1° febbraio 2024 l'UFT ha avviato, in collaborazione con l'ARE, l'audizione dei Cantoni sul SUG. Questi ultimi organizzeranno, a loro volta, quella dei Comuni nonché l'informazione e la partecipazione della popolazione, in programma da marzo a metà maggio. Dopo l'audizione, il SUG sarà adeguato in base ai pareri pervenuti e trasmesso al Consiglio federale per la decisione.

BEI: nel 2023 in Italia 12,22 mld per la ripresa economica e la transizione ecologica

(FERPRESS) – Roma, 1 FEB – Il Gruppo BEI, costituito dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) e dal Fondo europeo per gli investimenti (FEI), ha presentato oggi a Roma risultati della sua attività in Italia nel 2023.

Con 89 operazioni firmate per un volume complessivo di 12,22 miliardi di euro, l'Italia è stato il primo Paese per finanziamenti del Gruppo BEI nel 2023. Questa attività contribuirà ad attivare investimenti per circa quasi 38 miliardi di euro nell'economia reale.

“Nel 2023, un anno caratterizzato da una crescente instabilità geopolitica ed finanziaria, il Gruppo BEI ha svolto un ruolo fondamentale per sostenere la crescita economica in Italia, promuovendo investimenti a favore della transizione climatica ed energetica, lo sviluppo economico del Mezzogiorno e la digitalizzazione e innovazione del settore privato,” ha commentato Gelsomina Vigliotti, Vicepresidente della BEI e Presidente del FEI. “Abbiamo consolidato il nostro ruolo

di Banca del clima dell'Italia e dell'Unione europea. I finanziamenti dedicati alla sostenibilità ambientale e sicurezza energetica nel Paese hanno superato di quasi 1,5 miliardi di euro i livelli record del 2022, raggiungendo i 7 miliardi di euro. Questa è la prova che l'economia italiana ha saputo creare progetti e iniziative di successo, capaci di catalizzare fondi europei e usarli come moltiplicatori dell'investimento. Sono lieta di confermare che anche nel 2023 un euro su sei erogati dal Gruppo BEI in Europa è arrivato in Italia."

Record di finanziamenti verdi: oltre 7 miliardi di euro, di cui quasi 3 miliardi per REPowerEU

Gli investimenti del Gruppo BEI a favore della sostenibilità ambientale e sicurezza energetica in Italia hanno raggiunto il volume record di 7,02 miliardi di euro, ovvero il 57% dell'attività totale nel Paese (aumento di quasi 1,5 miliardi rispetto ai volumi registrati nel 2022). Di questi 7 miliardi di euro, 2,98 miliardi sono stati dedicati a sostenere gli obiettivi di REPowerEU, quali il risparmio energetico, la produzione di energia pulita, e la diversificazione del nostro approvvigionamento energetico.

Esempi:

- 165,5 milioni di euro complessivi investiti per ampliare la capacità produttiva di 3Sun, che diventerà la più grande gigafactory per la produzione di celle e moduli solari in Europa.
Comunicato stampa: 3Sun: 560 milioni di euro dalla BEI e da un consorzio di banche italiane guidate da UniCredit, affiancate da SACE, per la Gigafactory più grande in Europa
- Sottoscritti contratti di finanziamento con Terna per complessivi 900 milioni di euro, che si aggiungono ai 500 milioni stanziati nel 2022, per la realizzazione del Tyrrhenian Link, il doppio cavo sottomarino che collegherà la Sicilia con la Sardegna e la penisola italiana.
Comunicato stampa: Terna – dalla BEI la seconda e terza tranche del finanziamento da 1,9 miliardi per il tyrrhenian link

Coesione: 38% dei finanziamenti del Gruppo BEI

Promuovere la coesione nell'Unione europea è fondamentale per ridurre i divari economici e sociali tra i territori e far sì che ogni regione possa raggiungere il suo pieno potenziale. È importante che la transizione verso un'economia sostenibile e verde non lasci indietro nessuno. Per sostenere questo obiettivo trasversale, il Gruppo BEI ha destinato il 38% dei propri investimenti in Italia nel 2023, ovvero 4,6 miliardi di euro, a favore dello sviluppo economico del Mezzogiorno. Esempi:

- 2,1 miliardi di euro investiti complessivamente dalla BEI per la realizzazione della linea ferroviaria Palermo-Catania.
Comunicato stampa: InvestEU: in arrivo 3,4 miliardi di euro per l'ammodernamento della linea ferroviaria Palermo-Catania

- Finanziamento Venture Debt di 25 milioni di euro per la realizzazione in Sardegna del primo impianto su scala commerciale per la produzione della batteria a CO₂, che garantirà uno stoccaggio energetico di oltre dieci ore. Comunicato stampa: Primi finanziamenti dal partenariato tra Commissione, BEI e Breakthrough Energy Catalyst per progetti congiunti nel campo delle tecnologie climatiche
- 2,98 miliardi a supporto delle PMI e Mid Cap Italiane
Le piccole e medie imprese (PMI) rappresentano la spina dorsale dell'economia, una parte sostanziale del tessuto produttivo e dei livelli occupazionali nel Paese. Grazie alla collaborazione con le principali banche pubbliche e commerciali del Paese, il Gruppo BEI ha finanziato le esigenze di liquidità e di capitale circolante delle PMI con 2,98 miliardi di euro, sostenendo oltre 58,000 imprese che impiegano più di un milione di persone. Esempi:
- Fornitura di nuova finanza per quasi 600 milioni di euro destinata a sostenere gli investimenti di 650,000 PMI e Mid Cap in Italia grazie ad un nuovo accordo fra il Gruppo BEI e Deutsche Bank. Il 25% di queste risorse verrà dedicato alle imprese innovative per stimolare la crescita economica, mentre il 30% è destinato a progetti sviluppati nelle regioni di coesione sociale.
Comunicato stampa: Dal Gruppo BEI e Deutsche Bank 600 milioni di euro di nuova finanza per le imprese in Italia
- Nuova finanza per 400 milioni da destinare agli investimenti in ricerca, sviluppo, innovazione e transizione ecologica delle PMI e Mid Cap grazie ad un nuovo accordo fra la BEI e CDP.
Comunicato stampa: Da BEI e CDP 400 milioni per gli investimenti green e innovativi di PMI e Mid-Cap italiane
- 2,3 miliardi a favore dell'innovazione e digitalizzazione delle imprese
L'anno scorso, il Gruppo BEI ha quasi raddoppiato (+98%) rispetto al 2022 i finanziamenti a favore dell'innovazione e digitalizzazione delle imprese in Italia, raggiungendo un volume complessivo di 2,30 miliardi di euro. Questi investimenti sono fondamentali per realizzare i due grandi obiettivi del Green Deal, quali la transizione ecologica e la digitalizzazione. Esempi:
- Finanziamento fino a 500 milioni di euro al Gruppo Iveco per promuovere l'elettrificazione, efficienza e sicurezza del settore dei trasporti mediante investimenti in Ricerca, Sviluppo e Innovazione.
Comunicato stampa: La BEI concede a Iveco Group N.V. finanziamenti fino a 500 milioni di euro per la decarbonizzazione del settore dei trasporti
- Finanziamento fino a 350 milioni di euro ad Amplifon per accelerare ulteriormente il percorso di innovazione e digitalizzazione dell'azienda.
Comunicato stampa: Amplifon: dalla BEI fino a 350 milioni di euro per l'innovazione
- 1,35 miliardi di euro dal FEI

Nel 2023, il FEI ha investito circa il 9% della propria attività totale in Italia, ovvero 1,35 miliardi di euro (+48% rispetto al 2022), di cui 804 milioni in garanzie e 554 milioni in equity. Esempi:

- Il FEI ha siglato un accordo con CDP Real Asset SGR che consentirà di destinare 300 milioni di euro a favore delle infrastrutture sociali per l'abitare. L'intesa rappresenta il primo programma nazionale dedicato all'edilizia sociale promosso dal FEI in Europa. Comunicato stampa: Al via il primo programma nazionale per l'edilizia sociale del FEI in Europa: accordo con CDP per 300 milioni di investimenti in Italia
- Accordo fra il FEI e Gruppo BPER Banca per promuovere gli investimenti nel campo della sostenibilità, dell'innovazione, digitalizzazione, e nei settori della cultura e della creatività. Garanzia FEI da 110 milioni di euro al Gruppo BPER Banca per investimenti sostenibili e innovativi

Risultati globali – Gruppo BEI

Nel 2023, il Gruppo BEI ha sottoscritto finanziamenti complessivi per 87,85 miliardi di euro. Tale attività contribuirà ad attivare investimenti per circa 320 miliardi di euro nell'economia reale, sostenendo 400.000 imprese che impiegano più di quattro milioni di persone. Inoltre, nel 2023, la BEI ha dedicato quasi la metà (46%) dei suoi finanziamenti a progetti ubicati nelle regioni di coesione. Per quanto riguarda la transizione ecologica, la BEI ha aumentato ancora una volta i propri finanziamenti verdi rispetto al 2022, passando da 38 miliardi a 49 miliardi di euro. Significa che Gruppo BEI è sulla buona strada per raggiungere l'obiettivo preso con l'adozione della Climate Bank Roadmap di attivare 1.000 miliardi di euro di finanziamenti verdi in questo decennio, avendo già sostenuto investimenti per 349 miliardi.

La BEI ha inoltre pubblicato oggi un'indagine sulla dinamica degli investimenti delle imprese italiane. La nota positiva riguarda gli investimenti volti a promuovere la digitalizzazione, che hanno raggiunto la media europea. Per quanto riguarda gli investimenti necessari per contrastare il cambiamento climatico, la percentuale in Italia è tuttavia ancora inferiore rispetto a quella europea. Ad esempio, solo il 39% delle imprese in Italia hanno investito in misure volte a migliorare la loro efficienza energetica, contro una media europea pari al 59%

Da UE ok a regime italiano di aiuti da 550 mln a sostegno degli investimenti per l'uso dell'idrogeno

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – La Commissione Europea ha approvato uno schema italiano da 550 milioni di euro per sostenere gli investimenti per l'utilizzo dell'idrogeno nei processi industriali per favorire la transizione verso un'economia a zero emissioni, in linea con il Piano Industriale Green Deal. Il regime è stato approvato nell'ambito del quadro temporaneo di crisi e transizione per gli aiuti di Stato, adottato dalla Commissione il 9 marzo 2023 e modificato il 20 novembre 2023, per sostenere misure in settori fondamentali per accelerare la transizione verde e ridurre la dipendenza dai combustibili.

L'Italia ha notificato alla Commissione, nell'ambito del quadro temporaneo di crisi e transizione, un regime di 550 milioni di euro a sostegno degli investimenti che consentono la sostituzione del metano e di altri combustibili fossili con idrogeno rinnovabile, che può essere combinato con l'elettrificazione o con miglioramenti

significativi dell'efficienza energetica nei processi industriali, favorire la transizione verso un'economia a zero emissioni nette.

Nell'ambito di questa misura, che sarà finanziata attraverso le risorse assegnate al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), gli aiuti assumeranno la forma di sovvenzioni dirette.

La misura sarà aperta alle aziende che fanno affidamento sull'uso di combustibili fossili come fonte di energia o materia prima per i loro processi produttivi nei settori industriali in Italia. I progetti ammissibili devono portare a ridurre le emissioni di gas serra derivanti dai processi produttivi di almeno il 40% o a ridurre il consumo di energia di almeno il 20%, rispetto ad oggi. Per essere ammissibili, le aziende devono passare dall'uso di combustibili fossili all'idrogeno rinnovabile e possono combinare questo investimento con investimenti nell'elettrificazione dei loro processi produttivi o nel miglioramento significativo della loro efficienza energetica.

La vicepresidente esecutiva Margrethe Vestager, responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "Questo programma italiano da 550 milioni di euro aiuterà le industrie a decarbonizzare in modo significativo i processi industriali che dipendono dal passaggio all'idrogeno per la loro transizione verde. La misura aiuterà inoltre l'Italia a ridurre la sua dipendenza dai combustibili fossili importati, in linea con il piano REPowerEU, e a garantire il passaggio completo all'idrogeno entro il 2036 in tutti gli investimenti supportati".

Commissione Ue adotta nuova proposta per migliore gestione del traffico su fiumi e canali

(FERPRESS) – Roma, 29 GEN – La Commissione Ue ha adottato oggi una nuova proposta per migliorare la gestione del traffico sui fiumi e sui canali dell'UE.

Questa misura segue il piano d'azione per spostare più merci verso le vie navigabili interne europee, in linea con il Green Deal europeo e la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ; il trasporto per vie navigabili interne sia efficiente dal punto di vista energetico e offra fluidità quasi esente da problemi di congestione.

La commissaria ai trasporti Adina Vălean ha dichiarato: " Le misure proposte oggi miglioreranno l'efficienza e l'affidabilità della navigazione interna e della gestione del traffico su tutti i fiumi europei, come il Danubio e il Reno. Moderni servizi di informazione fluviale aiuteranno i barcaioli e i capitani a comunicare meglio e più facilmente con gli operatori e le autorità portuali per pianificare e svolgere al meglio i propri viaggi. Ciò contribuirà quindi a integrare ulteriormente il trasporto sulle vie navigabili interne nei moderni processi logistici e nelle catene multimodali . »

La proposta aggiorna l'attuale direttiva sui servizi di informazione fluviale (RIS), comprese le disposizioni relative alle informazioni e alla gestione del traffico, alle informazioni sullo stato delle vie navigabili e delle infrastrutture, alla pianificazione degli itinerari per i capitani e alle dichiarazioni alle autorità. Il SIF copre quasi 13.000 km di vie navigabili interconnesse sparse in 12 Stati membri dell'UE.

La direttiva del 2005 ha avuto un impatto positivo sull'armonizzazione di questi servizi di informazione in tutta l'UE. Ora deve modernizzarsi per tenere conto delle lezioni apprese da questi risultati e garantire che si adatti alle sfide attuali e future,

come la continua digitalizzazione, le richieste di efficienza, sostenibilità e competitività e il trasferimento modale. La proposta odierna fornisce un quadro per la diffusione e le modalità dei RIS e mira a garantire la disponibilità dei dati e l'armonizzazione delle specifiche tecniche, soddisfacendo al tempo stesso chiaramente le aspettative del settore dei trasporti per vie navigabili interne.

Verso un ecosistema industriale europeo di mobilità verde, digitale e resiliente. Bruxelles, 29/02

(FERPRESS) – Roma, 29 GEN – La Commissione europea ha pubblicato oggi il percorso di transizione per l'ecosistema industriale della mobilità dell'UE .

Si tratta di un piano d'azione sviluppato congiuntamente dalla Commissione con le autorità nazionali e regionali, le parti interessate del settore, le ONG e altre parti interessate. Identifica, sulla base di un approccio dal basso verso l'alto, le sfide, le opportunità, le condizioni e le azioni necessarie affinché tutte le parti possano guidare la transizione ecologica e digitale e migliorare la resilienza dell'ecosistema, in linea con la strategia industriale aggiornata dell'UE .

L'ecosistema della mobilità copre l'intera catena del valore automobilistica, ferroviaria, fluviale e ciclistica, compresi i servizi correlati, ed è strettamente collegato ad altri ecosistemi industriali. Impiega 17,6 milioni di persone e genera un contributo di circa 1,2 miliardi di euro al PIL dell'UE (7,6% del PIL totale dell'UE).

La pubblicazione del rapporto segna l'avvio del processo di co -implementazione congiunta con i soggetti interessati chiamati ad assumere impegni coerenti con le azioni individuate. Il rapporto sarà inoltre presentato a tutte le parti interessate in occasione di un evento a Bruxelles il 29 febbraio 2024 ([programma e modulo di registrazione qui](#)).

Fitch Ratings: volumi di merci dei porti area EMEA ridistribuiti in seguito ad attacchi nel Mar Rosso

(FERPRESS) – Roma, 2 FEB – La riduzione del trasporto marittimo attraverso il Mar Rosso e il cambio di rotta intorno all'Africa a seguito degli attacchi alle navi commerciali ha portato alla redistribuzione dei volumi dai porti dell'area interessata ai terminali negli Emirati Arabi Uniti e in Africa, lo dice Fitch Ratings.

Gli operatori più grandi con portafogli geograficamente diversificati sono meno colpiti rispetto agli operatori regionali mono-asset, che potrebbero subire perdite di volume a causa della riduzione dei servizi a causa delle interruzioni.

Le deviazioni e la diminuzione della capacità di trasporto marittimo tra l'Europa e l'Estremo Oriente – prosegue Fitch – stanno portando a perdite di volumi per i porti sulla costa del Mar Rosso e vicino al Canale di Suez, e creando congestioni nei terminali lungo le rotte alternative. Particolarmente colpiti sono i volumi di trasbordo degli operatori portuali in Egitto, Arabia Saudita e Turchia, mentre le spedizioni di origine e destinazione (O&D) sono più stabili, supportate dalla domanda di trasporto proveniente dalle aree dell'hinterland che è difficile da soddisfare utilizzando rotte alternative.

L'entità delle interruzioni delle spedizioni è inferiore e più localizzata rispetto a quella osservata durante la pandemia, quando le congestioni portuali erano

diffuse a livello globale, mentre la domanda di merci era molto elevata. Riteniamo che le interruzioni saranno temporanee, poiché l'importanza della rotta commerciale del Mar Rosso è riconosciuta a livello globale e una coalizione guidata dagli Stati Uniti sta cercando di stabilire un transito sicuro per le navi commerciali nell'area. Tuttavia, un periodo di interruzioni prolungate, che non è il nostro caso di base, potrebbe portare a maggiori pressioni sulla catena di approvvigionamento e a conseguenze operative più gravi. Ciò potrebbe richiedere aggiustamenti da parte degli operatori portuali, compresi cambiamenti nelle spese in conto capitale, a seconda della posizione.

Nel nostro portafoglio EMEA con rating, operatori grandi e ben diversificati, come DP World, sono meno colpiti dalle interruzioni, con diminuzioni di volume nei porti di Sokhna (Egitto) e Jeddah (Arabia Saudita) compensate da un aumento dei volumi a Jabel Ali (Emirati Arabi Uniti) e porti africani. DP World dispone di una notevole flessibilità nell'adeguare i propri investimenti di capitale in caso di interruzioni più lunghe del previsto.

Gli operatori portuali mono-asset nel Mediterraneo orientale sono i più colpiti. I volumi di trasbordo di Mersin sono stati messi sotto pressione, mentre i volumi di trasporto merci O&D sono resilienti. In caso di interruzioni prolungate, le merci importate possono essere trasportate a Mersin attraverso i porti di trasbordo della regione, come il Pireo in Grecia e La Valletta a Malta, con feeder invece dei principali servizi di linea o viceversa. LimakPort a Turkiye stima la sua perdita legata ai servizi sospesi dalle compagnie di navigazione a causa delle interruzioni a circa il 15% dei volumi mensili. Tuttavia, la società prevede che questa perdita durerà solo due o tre mesi poiché, anche se le interruzioni persistono, questi volumi possono essere sostituiti da quelli provenienti da rotte e servizi alternativi che fanno scalo a LimakPort. A differenza delle tariffe di trasporto flessibili, i prezzi portuali vengono concordati con le compagnie di navigazione per 12-18 mesi e non cambiano rapidamente se i volumi per determinati porti aumentano. Tuttavia, i porti più richiesti e congestionati potrebbero aumentare le loro entrate derivanti dalle tariffe di stoccaggio, in modo simile alla congestione del 2021-2022.

Assoporti ed SRM: pubblicato il nuovo numero di “Port Infographics”

(FERPRESS) – Napoli, 2 FEB – Assoporti ed SRM pubblicano il nuovo numero di “Port Infographics”. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che realizzano una pubblicazione che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene in anteprima esclusiva tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2023. Approfondimenti sono rivolti agli ultimi accadimenti che stanno caratterizzando il panorama geopolitico coinvolgendo anche il nostro Paese, ed alle performance portuali. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi.

Il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, ha commentato, "Da tempo Assoport sta lanciando messaggi e portando avanti idee rivolte a far comprendere in modo forte quanto i nostri scali abbiano non solo un'importanza commerciale, turistica e occupazionale ma anche quanto essi possano dare al nostro Paese in termini di competitività nel Mediterraneo. L'incertezza geopolitica ed economica permane, prevalentemente legata alla durata delle guerre. L'invito forte va alle diplomazie per riuscire a trovare una soluzione e tornare il prima possibile alla normalità. La collaborazione con SRM ci permette di coniugare le conoscenze che abbiamo come Associazione dei Porti Italiani con quelle di un Centro Studi specializzato che ha la sua forza proprio nelle analisi del settore marittimo e portuale, perché per decidere qualsiasi strategia bisogna conoscere il quadro di riferimento".

Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandrei, ha dichiarato: "Il trasporto marittimo e la portualità vivono un momento geopolitico complesso connesso alla situazione che stiamo vivendo nel Canale di Suez, ma anche denso di sfide ed opportunità; si ravvisa quanto mai l'esigenza da parte degli operatori di avere informazioni e dati per interpretare e conoscere al meglio i fenomeni in atto. L'obiettivo che ci siamo proposti da tempo, insieme ad Assoport, è proprio quello di avere un outlook periodico che possa essere un valido strumento di supporto ai protagonisti della filiera logistica e manifatturiera".

Per scaricare il numero completo [clicca qui](#).

Svizzera: audizione su trasporto merci sotterraneo. I Cantoni possono esprimersi su progetto Cargo sous terrain

(FERPRESS) – Roma, 2 FEB – Il 1° febbraio 2024 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) hanno avviato l'audizione sul Piano settoriale dei trasporti, parte Trasporto di merci sotterraneo, che offrirà ai Cantoni interessati la possibilità di esprimere il proprio parere sull'infrastruttura progettata da Cargo sous terrain.

Dal 1° marzo potranno esprimersi anche i Comuni e la popolazione interessata.

Cargo sous terrain AG (CST), società di diritto privato, progetta la realizzazione di un sistema di gallerie sotterraneo per il trasporto di merci. Con la legge federale sul trasporto di merci sotterraneo, entrata in vigore il 1° agosto 2022, la Confederazione ha creato una base legale corrispondente. Finanziamento, costruzione ed esercizio avverranno a cura di privati.

Considerato che il progetto ha ripercussioni rilevanti su territorio e ambiente, l'UFT ha elaborato una nuova parte del Piano settoriale dei trasporti dedicata al trasporto di merci sotterraneo (SUG) dove CST, Confederazione e Cantoni coordinano gli interessi di pianificazione del territorio. Il SUG, che per il momento riguarda solo il tratto Härkingen–Zurigo, contiene il tracciato dell'infrastruttura sotterranea di trasporto merci e i riferimenti per i centri di distribuzione. I Cantoni interessati, ovvero Berna, Soletta, Argovia e Zurigo, stabiliscono inoltre l'ubicazione di questi ultimi nei loro piani direttori. Il 1° febbraio 2024 l'UFT ha avviato, in collaborazione con l'ARE, l'audizione dei Cantoni sul SUG. Questi ultimi organizzeranno, a loro volta, quella dei Comuni nonché l'informazione e la partecipazione della popolazione, in programma da marzo a metà maggio. Dopo l'audizione, il SUG sarà adeguato in base ai pareri pervenuti e trasmesso al Consiglio federale per la decisione.

ITALIA

Mercitalia Logistics: De Filippis, obiettivo diventare player della logistica anche in Europa oltre che in Italia

(FERPRESS) – Roma, 29 GEN – Sinergie con operatori e partner, integrazione mare-gomma-ferro e il piano d'impresa decennale sostenuto da tre miliardi di investimenti per il trasporto merci. Questi i temi discussi da Sabrina De Filippis, AD di Mercitalia Logistics, durante l'intervista nella trasmissione Contianer di Radio 24.

Nell'ambito dell'approfondimento settimanale dedicato ai trasporti e alla logistica – riferisce Fsnews – l'AD della capofila del Polo Logistica del Gruppo FS, ha ribadito l'obiettivo di "diventare un player della logistica non solo in Italia, ma anche in Europa".

Con il piano industriale 2022-2031 il Gruppo vuole raddoppiare la quota di traffico merci su rotaie rispetto al 2019, migliorare i terminal esistenti, crearne di nuovi e lavorare in un'ottica di sistema sull'intera supply chain per rendere più competitivo questo settore e raggiungere i target europei.

Uno degli asset strategici di questo progetto è la digitalizzazione della filiera, pertanto, il Polo Logistica, guidato da Mercitalia Logistics, si sta concentrando su partnership strategiche per espandere la propria presenza internazionale.

Recentemente, il Gruppo ha fatto un passo significativo nel mercato europeo con l'acquisizione dell'impresa di trasporto merci Exploris, diventando così il secondo operatore del trasporto merci su rotaia in Germania. Questo nuovo sviluppo ha esteso la presenza del polo logistica in 11 paesi, influenzando notevolmente i flussi di traffico e l'import-export italiani.

"Come Polo Logistica lavoriamo per avere un ruolo principale in una vera e propria rivoluzione condivisa che darà sicuramente un contributo fondamentale al rilancio del traffico merci in Italia. Deve essere prevalentemente un rilancio competitivo, ma anche e soprattutto sostenibile. È importante che Mercitalia Logistics svolga un ruolo più centrale come operatore di sistema e quindi diventare un player europeo della logistica integrata", commenta Sabrina De Filippis, AD di Mercitalia Logistics.

Il contesto europeo aggiunge ulteriore slancio a questa visione, con l'accordo politico raggiunto tra Consiglio e Parlamento europeo sul nuovo regolamento TEN-T. Questo nuovo orientamento mira a costruire, tra il 2030 e il 2051, una rete di trasporto ferroviario, stradale e via acqua affidabile e di alta qualità, promuovendo connessioni sostenibili in tutta Europa.

Il Gruppo FS vuole ridefinire il futuro del trasporto merci, con un impegno verso l'innovazione, la sostenibilità e la creazione di una rete logistica integrata a livello europeo. Difatti, l'azienda sta attivamente ampliando il suo network e stringendo collaborazioni strategiche per integrare trasporto su rotaia, su strada e via mare.

"È fondamentale realizzare delle partnership e che ogni operatore svolga appieno quello che è il proprio ruolo. È fondamentale, inoltre, che ci sia un operatore in grado di integrare ferro, gomma e mare. Proprio per questo stiamo lavorando tantissimo affinché Mercitalia Logistics diventi un operatore di sistema e che sia la ferrovia a guidare la logistica del Paese. Noi stiamo ampliando il nostro network e stiamo attivando queste nuove sinergie. Abbiamo anche un piano investimenti molto importante di circa 3 miliardi, dedicati al rinnovo della flotta, perché dobbiamo essere pronti nel momento in cui il gestore dell'infrastruttura rilascerà le

grandi opere del PNRR, al potenziamento dei terminal esistenti, alla creazione di nuovi terminali e alla digitalizzazione", afferma Sabrina De Filippis.

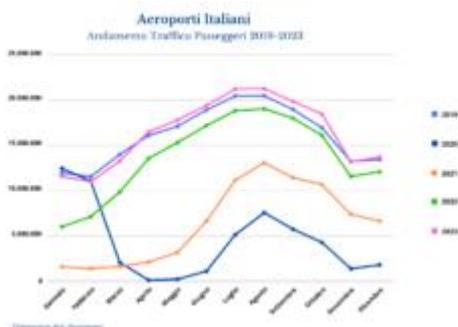
Assaeroporti: nuovo record per aeroporti italiani che nel 2023 toccano quota 197,2 mln passeggeri

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – Nuovo record storico per gli aeroporti italiani che nel 2023 toccano per la prima volta quota 197,2 milioni di passeggeri, superando del 2,1% il 2019, anno del precedente primato, ancora non influenzato dalla crisi pandemica.

Se la fase di ripresa post-Covid aveva visto il ruolo centrale del mercato domestico, il 2023 segna il pieno recupero del segmento internazionale, la parte più qualificante del traffico aereo, che raggiunge i 128 milioni di passeggeri, lo 0,1% in più sul 2019.

Un leggero gap rispetto ai livelli pre-Covid si riscontra invece per i movimenti aerei, che nel 2023 sono stati inferiori del 2,6% sul 2019, attestandosi a 1.601.059 unità. Più passeggeri e meno aerei che, quindi, viaggiano con un load factor maggiore, comportando benefici anche in termini ambientali.

Con il superamento dei volumi del 2019, nel 2023 il settore si lascia pertanto alle spalle gli anni duri della pandemia, nel corso dei quali il sistema aeroportuale ha perso almeno 280 milioni di passeggeri.



Secondo i dati elaborati da Assaeroporti, tra i primi 10 aeroporti italiani per numero di passeggeri nel 2023, si posizionano gli scali di: Roma Fiumicino con 40,5 milioni, Milano Malpensa con 26,1 milioni, Bergamo con 16 milioni, Napoli con 12,4 milioni, Venezia con 11,3 milioni, Catania con 10,7 milioni, Bologna con 10 milioni, Milano Linate con 9,4 milioni, Palermo con 8,1 e Bari con 6,5 milioni.

In un contesto di crescita diffusa, l'analisi per area geografica evidenzia come il 2023 sia stato caratterizzato da un significativo trend di recupero del traffico negli aeroporti del Nord e del Centro, rispettivamente +20% e +33% sull'anno precedente, con gli scali del Sud e delle Isole che confermano l'andamento già osservato nel 2022, +10% e +9%, superando ampiamente i livelli pre-Covid.

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
 Dal 29 gennaio al 5 febbraio 2024

Aeroporti Italiani
 Traffico Passaggi 2023 per Area Geografica

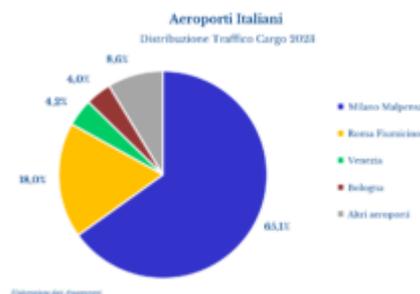
AREA GEOGRAFICA	PAX 2023 (MILN)	% VS 2022	% VS 2019
Nord	86,7	+20%	+3%
Centro	34,3	+32%	+8%
Sud	25,3	+26%	+12%
Isole	20,4	+9%	+11%

DIREZIONE DEI TRASPORTI

In leggera flessione il traffico cargo, influenzato dall'attuale contesto economico e geopolitico. Nel 2023 le merci movimentate sono state 1.086.810 tonnellate, -1,5% sul 2019 e -1,6% rispetto al 2022.

Lo scalo di Milano Malpensa, con 665.655 tonnellate, conferma la leadership nazionale, processando il 65% delle merci avio del nostro Paese, seguito dagli scali di Roma Fiumicino, 18%, Venezia, 4,2% e Bologna, 4%.

Il Presidente di Assaeroporti Carlo Borgomeo ha



commentato: «Il 2023 si è chiuso con quasi 200 milioni di passeggeri, un record assoluto per gli aeroporti italiani, un'importante soglia psicologica raggiunta. Si conferma una straordinaria voglia di volare, a riprova della resilienza del nostro comparto, che è in ottima salute e resta strategico per il Paese. Il 2023 però – ha aggiunto – è stato anche un anno caratterizzato da forti “turbolenze”: penso al modo con cui è stata gestita la vicenda del caro voli, all’ennesimo rinvio del dossier ITA – Lufthansa, così come al tema dell’addizionale comunale, sul quale regna una grande confusione. Gli operatori dovrebbero invece poter contare su un quadro di riferimento più stabile, meno estemporaneo. I gestori per essere competitivi hanno la necessità di pianificare per tempo gli investimenti e possono farlo solo con un miglior coordinamento delle politiche. Speriamo – ha concluso Borgomeo – che il Piano Nazionale degli Aeroporti di prossima pubblicazione definisca chiare linee strategiche per il comparto».

MIT: 141.946 immatricolazioni auto a gennaio (+10,61% rispetto a gennaio 2023)

(FERPRESS) – Roma, 2 FEB – Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica che a gennaio 2024 sono state immatricolate 141.946 autovetture a fronte delle 128.329 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 10,61%.

I trasferimenti di proprietà sono stati 459.360 a fronte di 392.248 passaggi registrati a gennaio 2023, con un aumento del 17,11%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 601.306, ha interessato per il 23,61% vetture nuove e per il 76,39% vetture usate.

Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.1.2024, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di gennaio 2024.

I dati sono disponibili nel dettaglio al seguente link: <http://www.mit.gov.it/temi/patenti-mezzi-abilitazioni/mezzi-stradali/documentazione>

Hyperloop: firmato contratto tra CAV e hyper builders per studio fattibilità del progetto in Italia

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – Firma storica ieri in Veneto del contratto tra CAV e il consorzio Hyper Builders. Allo studio in Italia il primo prototipo operativo al mondo di trasporto terrestre ultraveloce a levitazione magnetica, con un treno innovativo in grado di viaggiare alla velocità di un aereo.

Lo annuncia in una nota Hyperloop Italia

Webuild, in joint-venture con Leonardo, si è aggiudicato il contratto, del valore di €4 milioni, per lo studio di fattibilità propedeutico alla realizzazione di Hyper Transfer. Commissionato da Concessioni Autostradali Venete (CAV), le basi per la realizzazione del primo prototipo operativo al mondo, di valore ad oggi stimato pari a complessivi €800 milioni, e per l'eventuale estensione del trasporto anche ai passeggeri. Il progetto sarà finanziato da CAV, Regione Veneto e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sarà un test propedeutico alla realizzazione di altre tratte, che permetterà di normare a livello nazionale e in Europa un sistema di trasporto che ad oggi di fatto non esiste.

Webuild detiene una quota significativa in questa joint venture, supportata da Leonardo. Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) e Hyperloop Italia sono posizionati come fornitori di tecnologia e progettisti designati. RINA si unisce come progettista supplementare. Il consorzio porterà avanti lo studio di fattibilità nell'ambito di uno schema di Partnership per l'Innovazione, favorendo la ricerca e lo sviluppo.

Hyperloop è un sistema di trasporto terrestre ad altissima velocità in cui il trasferimento di merci e persone avviene mediante capsule che viaggeranno all'interno di un tubo. La bassa pressione all'interno del tubo riduce l'attrito e, grazie a sistemi di propulsione e di levitazione magnetica, le capsule viaggiano ad altissima velocità, garantendo una mobilità sostenibile e a basso consumo di energia. La sua realizzazione contribuirebbe a ridurre il traffico pesante su gomma, con benefici per la sicurezza stradale e in termini di riduzioni delle emissioni di CO2. Hyper Transfer, che potrebbe essere il primo prototipo operativo al mondo, sarà sviluppato in tre fasi consecutive: studio di fattibilità (Fase 1), progettazione (Fase 2), realizzazione del prototipo con sperimentazione (Fase 3). Al termine e al buon esito della Fase 1 (di valore totale aggiudicato pari a €4 milioni), CAV potrà decidere se proseguire con la Fase 2 che prevede la progettazione vera e propria del prototipo e della linea (cosiddetta Test Track) in conformità alle specifiche identificate nella Fase 1. Al termine e al buon esito della Fase 2, CAV potrà

decidere di procedere con la Fase 3 che prevede la realizzazione del prototipo e della linea di Test Track, la sperimentazione sul campo ed il collaudo e la certificazione finale dell'infrastruttura.

Bibop Gresta, Fondatore e CEO di Hyperloop Italia e rinomato come pioniere nell'industria dell'Hyperloop, condivide il suo entusiasmo:

“La firma di oggi conferma l'attuale slancio nel settore dell'Hyperloop. Sono entusiasta di assistere a un vero rinascimento nell'industria dell'Hyperloop, dimostrata dai progressi fatti da HyperloopTT che sviluppa la tecnologia da dieci anni, e con iniziative portate avanti in vari paesi Europei. Anche la Cina sta progredendo rapidamente con i suoi impressionanti test Hyperloop, dimostrando la fattibilità di questa tecnologia rivoluzionaria su larga scala. La convergenza di questi sforzi globali ci porta sempre più vicini alla realizzazione dell'Hyperloop come solida realtà, e l'Italia è pronta a giocare un ruolo centrale in questo movimento verso un trasporto ultraveloce ed eco-sostenibile. La nostra passione, unita all'innovazione tecnologica e al sostegno istituzionale, ci colloca in una posizione ideale per guidare questa trasformazione e offrire al mondo un nuovo modo di viaggiare.”

ITA Airways, Airbus, UrbanV e Enel insieme per ecosistema di Mobilità Aerea Avanzata in Italia

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – ITA Airways, Airbus, UrbanV ed Enel lavorano insieme per promuovere e sviluppare un ecosistema di mobilità aerea avanzata (AAM, Advanced Air Mobility) in Italia. La collaborazione mira a promuovere questa nuova, dirompente tecnologia e a sviluppare una soluzione di trasporto sostenibile, con l'impegno e la cooperazione dei diversi attori nazionali della mobilità.

Questa partnership completa il protocollo d'intesa firmato nell'aprile 2022 tra ITA Airways e Airbus e si arricchisce di due nuovi partner: UrbanV, operatore della rete di vertiporti, ed Enel, come fornitore di soluzioni di ricarica.

Il nuovo protocollo si concentra sulla definizione di una roadmap congiunta per lo sviluppo, in Italia, di un ecosistema di mobilità aerea avanzata in cui l'operatore aereo, il produttore OEM di eVTOL, il fornitore di soluzioni energetiche e l'operatore del vertiporto lavoreranno insieme per valutare vari business model in collaborazione con stakeholder nazionali cruciali per l'introduzione di questo nuovo servizio in Italia.

In concreto, i partner si concentreranno sull'operatività dell'eVTOL CityAirbus NextGen di Airbus, studiando la standardizzazione dei servizi di terra, come la fornitura di energia, le infrastrutture di ricarica e il concept del supporto e dei servizi, il vertiporto e la pianificazione di una rete di vertiporti, nonché la definizione di nuovi modelli di passenger experience e di rotte specifiche.

Francesco Presicce, Accountable Manager e Chief Technology Officer di ITA Airways, commenta: “ITA Airways opera dal 2021. Fin dall'inizio abbiamo deciso di guardare avanti e di scommettere sull'innovazione. È in tale contesto che nell'aprile 2022 ITA Airways e Airbus hanno iniziato insieme il percorso che ha portato allo sviluppo di questo ecosistema, che oggi è realtà. Ciò dimostra che siamo sulla strada giusta per progettare il futuro della mobilità aerea avanzata migliorando la passenger experience”.

“In Airbus sappiamo che il successo della mobilità aerea avanzata richiede molto più del semplice sviluppo di un velivolo: è infatti essenziale creare contestualmente anche le condizioni per l'operatività del velivolo e l'assistenza allo stesso. Abbiamo una certa esperienza nello sviluppo di ecosistemi di mobilità aerea avanzata (AAM, Advanced Air Mobility), come l'Iniziativa per la Mobilità Aerea (AIM, Air Mobility Initiative) in Baviera”, dichiara Balkiz Sarihan, Head of Urban Air Mobility presso Airbus. “Siamo entusiasti di questa opportunità di lavorare allo sviluppo di un simile ecosistema in Italia”.

Carlo Tursi, Executive Officer di UrbanV, aggiunge: “Noi di UrbanV ci proponiamo di migliorare la vita delle persone offrendo un'alternativa veloce, efficiente, sicura ed ecologica alle soluzioni di trasporto già esistenti, per il trasporto aereo di merci e persone su distanze brevi. Aspiriamo a diventare un importante operatore mondiale di reti di vertiporti e saremo pionieri globali, definendo le prime rotte di mobilità aerea avanzata a livello mondiale. Siamo entusiasti di collaborare con Airbus, Enel e ITA Airways, ciascuna leader nel proprio settore, e non vediamo l'ora di esplorare insieme a loro il grande potenziale della mobilità aerea urbana nel mercato italiano”.

Digital Freight Train: a Rapallo le soluzioni di Knorr-Bremse per trasporto merci competitivo

(FERPRESS) – Rapallo, 2 FEB – Vagoni ferroviari dotati di un accoppiatore digitale (DAC) che ne consente l'accoppiamento ed il disaccoppiamento automatico e il più ampio concetto di Digital Freight Train: sono queste le novità di Knorr-Bremse Rail Systems Italia per il trasporto merci su rotaia presentate oggi a Rapallo nel corso del Convegno su "SHIPPING, TRANSPORT & INTERMODAL FORUM" organizzato da TELENORD e da The International Propeller Club.

L'accoppiatore automatico digitale (DAC) è pensato per il trasporto merci ferroviario e, oltre a consentire l'accoppiamento ed il disaccoppiamento automatico dei vagoni ferroviari aumentando la sicurezza dell'operatore, con il suo sistema di automazione, supporta funzioni intelligenti e connessioni di alimentazione e dei dati in tutto il treno, fornendo quindi un trasporto merci su ferro digitalizzato.

Dal 2019 Knorr-Bremse ha inoltre sviluppato anche un'ampia gamma di accoppiatori modulari per vari tipi di treni passeggeri, tra cui l'accoppiatore centrale AutoLink e l'accoppiatore semipermanente ShortLink. Oltre ad essere estremamente robusti e resistenti, i sistemi sono dotati di numerose funzioni per applicazioni di accoppiamento automatico sicure e affidabili

“Siamo pronti a diventare entro il 2026 uno dei principali fornitori di soluzioni di sistema automatizzate per l'industria del trasporto merci su rotaia – ha dichiarato Simone Mantero AD di Knorr-Bremse Rail Systems Italia – Knorr-Bremse è uno dei 25 membri dell'Europe's Rail Joint Undertaking e siamo impegnati, insieme ai principali players del mondo ferroviario, nello sviluppo di soluzioni altamente tecnologiche per un trasporto più efficiente, fluido e sostenibile”.

Quando il DAC viene utilizzato in combinazione con il sistema completo di automazione dei treni di Knorr-Bremse – il Digital Freight Train – alcuni processi,

come il test obbligatorio dei freni richiesto prima della partenza di ogni treno merci, possono essere automatizzati, riducendo la loro durata a pochi minuti. La raccolta e l'analisi dei dati consentono inoltre la manutenzione predittiva; mentre i dati sono gestiti da servizi basati su cloud che forniscono ai partner logistici informazioni dettagliate sulle loro spedizioni di merci.

Monitorando costantemente vagoni merci e treni, aumenta la disponibilità del materiale rotabile e si ottimizza l'utilizzo della infrastruttura, con significativi benefici per gli operatori ferroviari. L'obiettivo è rendere il trasporto merci più efficiente e competitivo a beneficio del business ma anche utile a traguardare gli obiettivi climatici sfidanti del green deal.

Il Digital Freight Train permette inoltre l'integrazione con il sistema ShuntingYard di RailVision che, grazie alla combinazione di sensori di visione avanzati con intelligenza artificiale e deep learning, rileva e classifica automaticamente gli oggetti entro un raggio di 200 m – in qualsiasi condizione atmosferica o di luce – e fornisce un supporto specifico al processo di accoppiamento.

“Sono molto soddisfatto di aver partecipato al convegno organizzato oggi da TELENORD e di questo ringrazio gli organizzatori – ha concluso Simone Mantero – E' stata l'occasione per presentare a tutti gli operatori del settore ferroviario ed ai nostri clienti come l'applicazione delle nuove tecnologie di Knorr-Bremse può assicurare importanti miglioramenti in termini di sicurezza per gli addetti del settore, oltre a consentire agli operatori di aumentare la capacità di trasporto delle linee esistenti. Attualmente la quota merci trasportati su rotaia è lontana dall'obiettivo Europeo di raggiungere la soglia del 30% entro il 2030 ed è dunque compito dell'industria produrre sistemi che aiutino gli operatori ad essere maggiormente attraenti”.

REGIONE LAZIO

Lazio: in Commissione il Piano dei porti d'interesse economico regionale

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – Illustrata in VI Commissione – Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti, presieduta da Cosmo Mitrano, la proposta di deliberazione consiliare n. 19 del 28 novembre 2023 concernente: “Approvazione del Piano dei Porti di interesse economico regionale”, di iniziativa della Giunta Regionale.

L'illustrazione è stata fatta ai membri della commissione dall'assessore alle Politiche del mare Pasquale Ciacciarelli con l'ausilio del dott. Fiorelli della struttura di Giunta per la parte tecnica. Seguiranno ora delle audizioni, prima che la commissione voti il proprio parere sul piano in oggetto, ha detto il presidente Mitrano, fissando un termine di 15 giorni per individuare i soggetti da ascoltare.

Provvedimento che arriva alla fine di un lungo iter, ha esordito così l'assessore, ma che è molto atteso perché, specie nella sua parte terza dedicata allo sviluppo della portualità turistica, dà a varie località litoranee del Lazio, tra cui Montalto, Latina, Terracina, Tarquinia, Formia, Ladispoli, Ponza, la possibilità di dotarsi di un porto turistico con un numero di posti barca dai 300 ai 500. In una successiva fase, ha proseguito l'assessore, la palla passerà ai sindaci che dovranno mettere in atto una serie di azioni atte a rendere le località portuali ospitali per un flusso turistico

umentato, in conseguenza di questa realizzazione. In particolare, dovranno essere approntati adeguati strumenti urbanistici, ha aggiunto l'assessore. Ci sono dei problemi da risolvere, come a Terracina ad esempio, ma oggi si pone una pietra per partire su questo fronte, ha concluso Ciacciarelli.

Nonostante la fissazione di un termine per le audizioni, alcuni consiglieri hanno voluto approfittare della presenza della parte tecnica per chiedere alcuni chiarimenti. Massimiliano Valeriani del Partito democratico ha chiesto al dott. Fiorelli, anzitutto, di conoscere il numero di osservazioni presentate a questo progetto e poi se vi fossero altre località interessate a questo tipo di provvedimento ma che non sono state contemplate nella stesura finale. Le osservazioni presentate a questo progetto, che ha iniziato il suo iter nel 2011, sono state nell'ordine di alcune centinaia, ha risposto il dirigente regionale, vertenti specialmente, più che sulle aree di recente individuazione, su quelle già oggetto di precedenti provvedimenti, come ad esempio Anzio. Minturno è stata cancellata dal procedimento di Valutazione ambientale strategica, pur essendo prevista nel provvedimento originario, ha detto ancora il dirigente rispondendo al secondo quesito di Valeriani. Si tratta di un porto di classe 3, come ha chiarito il dirigente su sollecitazione sempre di Valeriani, mentre le classi 1 e 2 sono di competenza nazionale e la Regione è solo chiamata a partecipare alla procedura. Esiste poi anche una classe 4, di competenza esclusivamente comunale.

In conseguenza, poi, di un intervento del consigliere Luciano Nobili di Italia viva, il presidente Mitrano ha detto che si attiverà per convocare anche l'assessore alla mobilità Fabrizio Ghera in commissione.

Presenti ai lavori anche i consiglieri Flavio Cera, Micol Grasselli e Vittorio Sambucci di Fratelli d'Italia, Laura Cartaginese della Lega, Roberta Della Casa di Forza Italia e Marietta Tidei di Italia viva.

Completamento Orte-Civitavecchia, al via il dibattito pubblico dal 1° febbraio

«Il completamento della Orte-Civitavecchia rappresenta un obiettivo strategico fondamentale per la città di Civitavecchia e l'intero sistema regionale. L'infrastruttura è stata individuata come una priorità italiana e la Regione Lazio si impegna attivamente a tutti i livelli istituzionali per portare a termine con successo questo progetto di rilevanza nazionale che garantirà il potenziamento dei flussi turistici e delle merci». Lo ha dichiarato il vicepresidente e assessore allo Sviluppo Economico, al Commercio, all'Artigianato, all'Industria e all'Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli.

«Il completamento di questa infrastruttura stradale non solo avrà un impatto positivo sulla vivacità economica della regione, ma contribuirà anche a rafforzare il legame tra le diverse aree del Paese. La partecipazione attiva di cittadini, imprese e altre parti interessate, attraverso il dibattito pubblico presentato questa mattina, è fondamentale per garantire che il progetto risponda in modo adeguato alle esigenze della collettività» ha concluso il vicepresidente Angelilli.

«Un piccolo passo, quello presentato oggi in sala Tevere, per ridare vita a un'opera infrastrutturale ferma da troppo tempo. La Orte-Civitavecchia rappresenta un collegamento viario importante per il Centro Italia, mettendo in connessione le aree interne, Umbria compresa, con il porto di Civitavecchia» così l'assessore ai

Lavori pubblici, alle Politiche di ricostruzione, alla Viabilità e alle Infrastrutture della Regione Lazio, Manuela Rinaldi.

«Il 1° febbraio, con l'inizio del dibattito pubblico, inizierà una nuova fase che ci permetterà di procedere verso la delineazione di un progetto definitivo prima della gara d'appalto finale. Quattro mesi intensi per il responso e per continuare a lavorare con Anas al fine di garantire entro il 2029 l'apertura di un tratto infrastrutturale strategico» ha spiegato l'assessore Rinaldi.

«Una missione importante, che, grazie al lavoro costante con Anas e il commissario straordinario Ilaria Maria Coppa, porteremo in tutti i modi al successo. Nel Lazio molte opere, come la Orte - Civitavecchia, aspettano le giuste attenzioni o lo sblocco dell'iter progettuale per garantire una rete viaria moderna. Sono giornate come queste che ci fanno capire le potenzialità infrastrutturali della regione Lazio» ha concluso l'assessore Manuela Rinaldi.

Logistica, sale l'occupazione: Il Messaggero intervista Corrado Rabbia, AD di FM Trasporti

"Finalmente trovo dipendenti: stare a casa non conviene"

Secondo l'analisi odierna a cura di Il Messaggero (leggi qui: [Stop al Reddito, riparte il lavoro](#)) nel centro Italia gli ex percettori del reddito di cittadinanza stanno tornando a lavorare e in molti hanno trovato posto nella **logistica**.

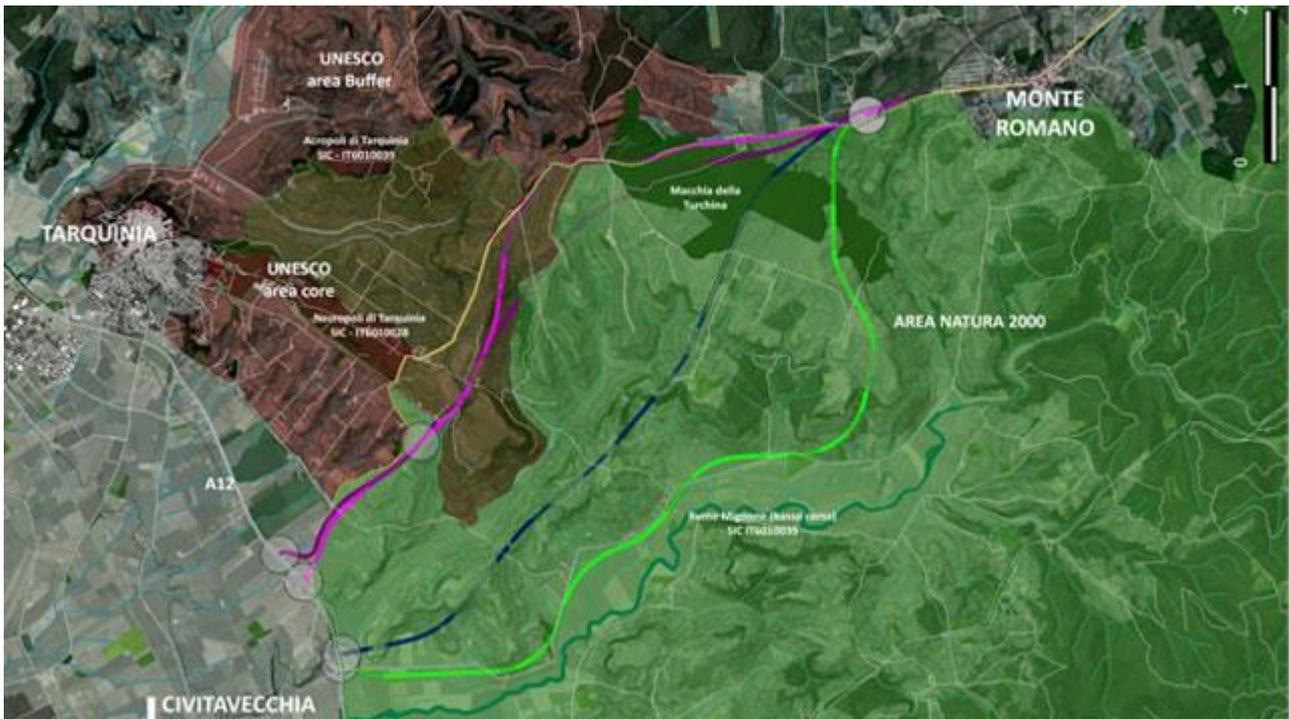
Il giornale ne ha parlato con **Corrado Rabbia**, AD dell'associata **FM Trasporti**:

"La domanda di lavoro sta aumentando da quando è calato il sipario sul vecchio Reddito. Prima per un'azienda come la mia era quasi impossibile trovare un addetto alla movimentazione dei carichi, ora si fa meno fatica".

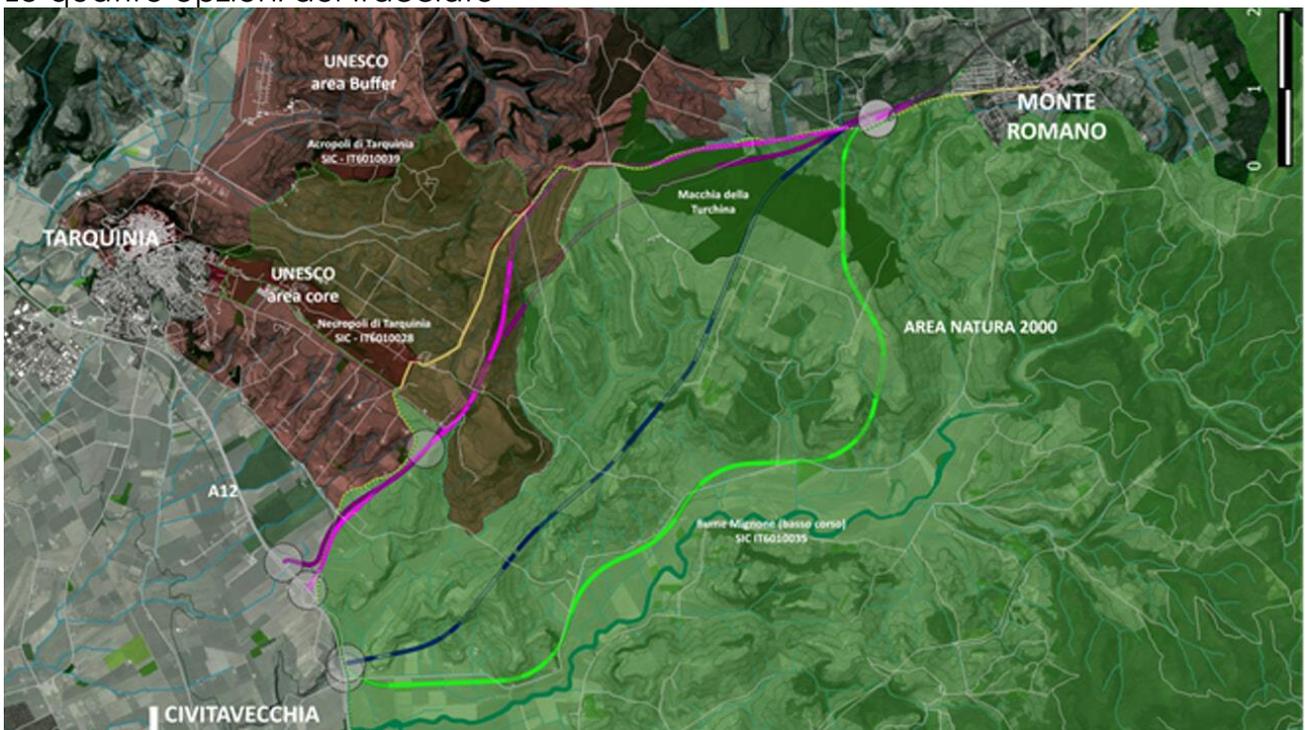
Reperire lavoratori qualificati resta "complicato", come il rapporto con le nuove generazioni: l'intervista completa è disponibile in allegato.

Orte-Civitavecchia, quattro alternative per superare l'imbuto di Monte Romano: via agli incontri

<https://www.ternitoday.it/> Da 600 a 900 milioni di euro per realizzare il secondo stralcio di completamento per una lunghezza di circa 12 chilometri: le opzioni che collegheranno Terni al mare



Le quattro opzioni del tracciato



Ascolta questo articolo ora...

Annunciato l'avvio del dibattito pubblico (qui il link e la scheda dell'intervento) del secondo stralcio di completamento della SS 675 "Umbro-Laziale" nella tratta Tarquinia-Civitavecchia (A12) per una lunghezza di circa 12 chilometri. L'intervento riguarda la parte terminale della direttrice per un itinerario stradale di 80 km complessivi, che congiunge il nodo intermodale di Orte con il porto di Civitavecchia, attraverso l'allaccio alla ex SS 1 Aurelia (oggi autostrada A12).

L'infrastruttura rappresenta quindi il completamento di un itinerario strategico, la cui realizzazione consentirà di collegare il nodo di Orte e l'area industriale di Terni

con il porto di Civitavecchia (da dicembre 2021 porto core della rete transeuropea di trasporto TEN-T) nonché di quest'ultimo con l'autostrada A1 Milano-Napoli e l'itinerario Orte-Perugia-Ancona porto e anche dell'autostrada A12 Roma-Civitavecchia-Genova porto con l'itinerario E45-E55 Orte-Ravenna-Venezia-Mestre porto.

La realizzazione di questo ultimo tratto della SS 675 "Umbro-Laziale" avrà l'effetto di drenare l'attuale traffico pesante interregionale e il traffico intercomunale di pendolarismo, che oggi grava sulla SS1bis (strada storica e panoramica) e attraversa l'area del sito del patrimonio Unesco "Necropoli etrusche di Cerveteri e Tarquinia", con il risultato di conseguire un miglioramento complessivo delle condizioni di sicurezza stradale.

La "SS 675 Umbro-Laziale tratta Monte Romano Est- Civitavecchia", inoltre, è inserita nell'elenco degli interventi infrastrutturali "caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale" per il cui completamento è stata prevista la nomina di un commissario straordinario, l'ingegner Ilaria Maria Coppa.

"Con la realizzazione dell'opera - spiega Anas nella scheda dell'intervento - sarà completato l'asse viario est-ovest Civitavecchia-Ancona. La SS 675, trasversale di connessione tra la costa tirrenica e quella adriatica, si inserisce quindi in un contesto infrastrutturale strategico per le regioni direttamente interessate (Lazio-Umbria-Marche) e per l'intero Paese".

Considerata la complessa situazione vincolistica (sito Natura 2000 e area Unesco), i problemi di sicurezza stradale e di congestione del traffico legati alla strettoia ("imbuto") nel comune di Monte Romano (interessato dal transito a senso unico alternato anche di mezzi pesanti) e la necessità di garantire il pieno utilizzo delle risorse disponibili, l'opera è stata suddivisa in due stralci funzionali: la tratta Monte Romano est-Tarquinia e la tratta Tarquinia-Civitavecchia.

Il primo stralcio Monte Romano est - Tarquinia è stato appaltato nel luglio 2023, mentre per il secondo stralcio, oggetto del dibattito pubblico che si apre il prossimo primo febbraio, è stato redatto il documento di fattibilità delle alternative progettuali che prevede quattro ipotesi di tracciato.

"Per i 12 km di strada esistente della SS1Bis - sono i dettagli tecnici contenuti nella scheda di Anas - l'infrastruttura si presenta con una sola corsia per senso di marcia, mentre i restanti 80 km dell'itinerario più esteso ne presentano due; di per sé questa situazione crea un peggioramento funzionale dell'infrastruttura e maggiori criticità per la circolazione del traffico. Inoltre, le analisi di traffico condotte sulla SS1Bis hanno permesso di caratterizzare il tipo di veicoli che attraversa l'infrastruttura, dove circa il 7,2% è rappresentato da veicoli pesanti. La strada presenta raggi di curvatura tali da non consentire il sorpasso per tutti i 12 Km e pendenze elevate che abbassano la velocità di percorrenza della stessa. Da ciò scaturisce l'insorgere di frequenti plotoni di veicoli in accodamento ai veicoli lenti per lunghi tratti del collegamento e il forte rischio di sorpassi azzardati. Le caratteristiche del tratto stradale e della tipologia di traffico servito rendono la qualità della circolazione già ora non soddisfacente e con bassi standard di sicurezza. Considerando che il traffico tende ad aumentare nel corso degli anni, l'infrastruttura esistente tenderà

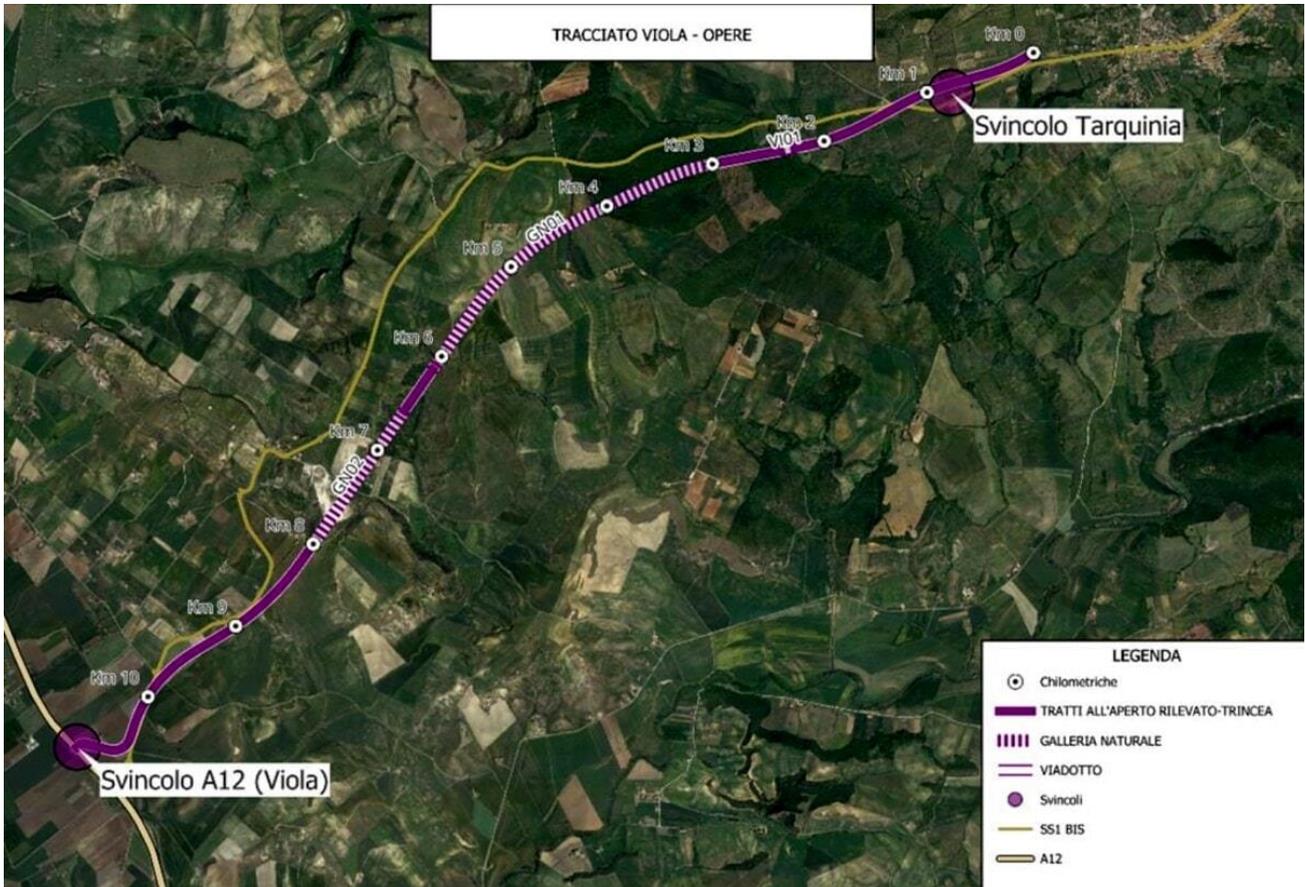
a peggiorare la già bassa capacità di servizio agli utenti, per tale motivo la realizzazione della seconda corsia come completamento dell'infrastruttura esistente diventa una scelta necessaria".

L'intervento in progettazione si inserisce nel territorio dei comuni di Tarquinia e di Monte Romano e la popolazione interessata direttamente dall'opera è di circa 185mila persone. Considerando invece tutti i comuni attraversati dall'intera direttrice di collegamento, e che beneficerebbero direttamente e indirettamente del completamento della stessa, la popolazione interessata è di oltre 1,1 milioni di persone.

Il completamento del tratto Tarquinia – Civitavecchia consentirà di mettere a sistema importanti infrastrutture come l'autostrada A1 Milano-Napoli, l'interporto di Orte e l'area industriale di Terni, l'itinerario Orte-Perugia-Ancona (Porto), l'itinerario internazionale E45-E55, l'autostrada A12 Roma-Civitavecchia-Genova (porto)

Le alternative progettuali

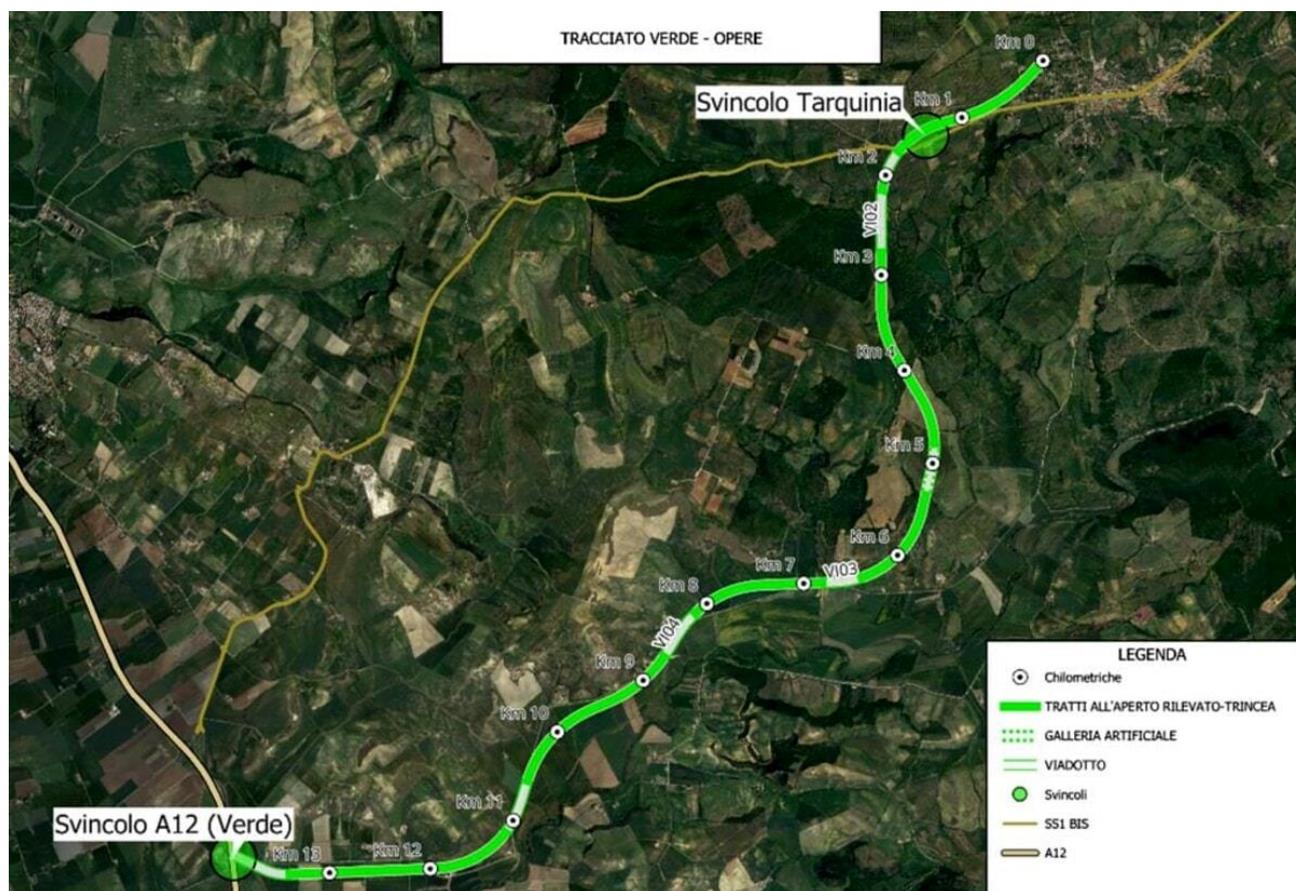
Alternativa viola



alternativa viola

Il tracciato si collega al primo stralcio dell'opera (Monte Romano est – Tarquinia) e dopo 800 metri è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano. Dopo questo svincolo il nuovo tratto stradale corre “quasi parallelamente” alla SS1BIS esistente. Al km 2+400 è presente un breve viadotto di circa 200 metri, dopo di che l'asse alterna tratti in rilevato a gallerie molto lunghe: la galleria Tuscia dal km 3, lunga 3100 metri circa, e la galleria Turchina dal km 6+700, lunga 1450 metri circa, sono intervallate da un tratto in rilevato. L'opera prosegue sempre in rilevato fino allo svincolo con l'A12 al km 10+900. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 11 km. Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale dei lavori è stato quantificato in circa 631 milioni di euro. L'importo totale di investimento è di circa 903 milioni di euro.

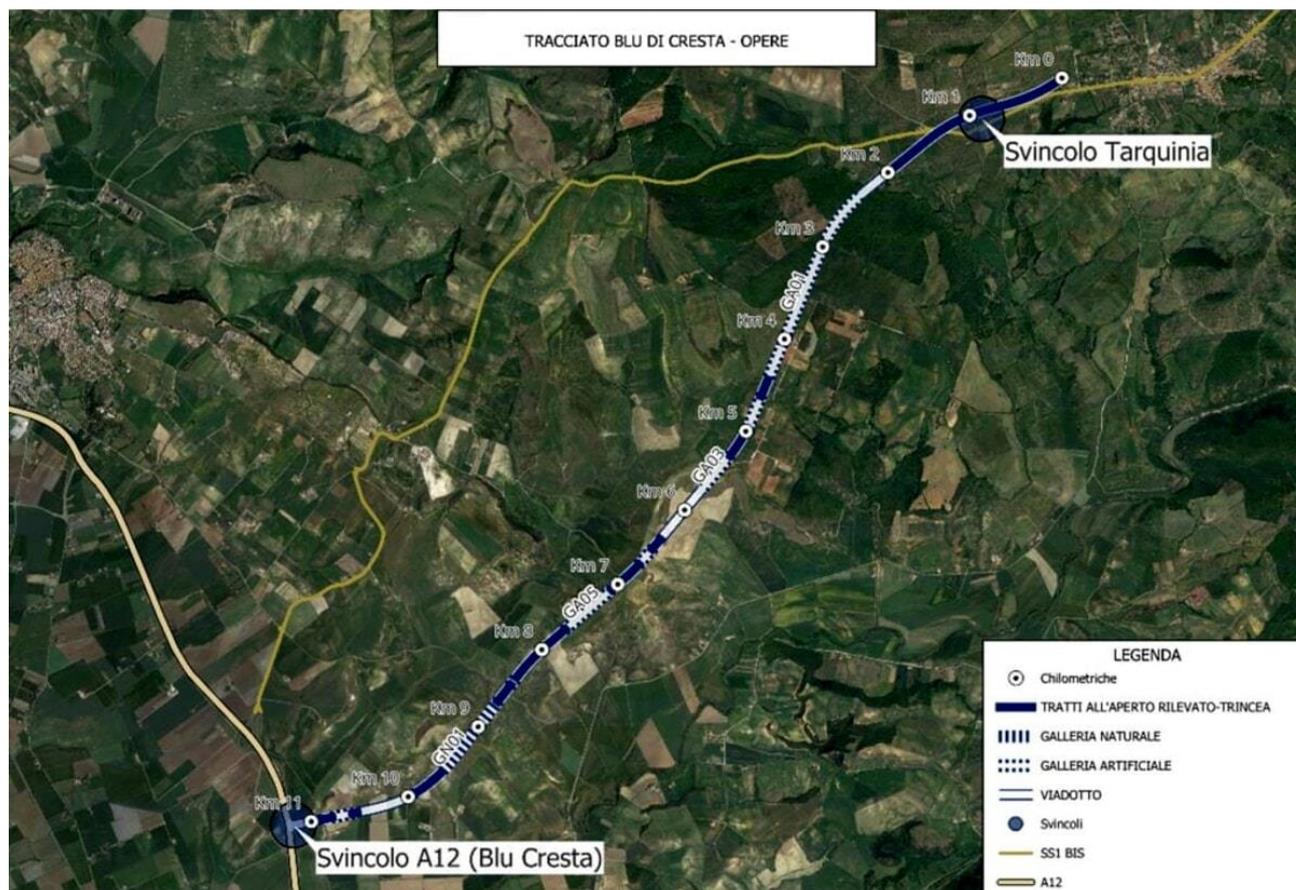
Alternativa verde



alternativa verde

Il tracciato si raccorda al primo stralcio dell'opera ed al km 1+500 è presente lo svincolo di Tarquinia in prossimità di Monte Romano per poi orientarsi verso sud. Dopo lo svincolo il nuovo tratto stradale svolta verso sinistra, in direzione sud, con due viadotti tra il km 2 ed il km 3. Il nuovo tratto prosegue verso sud in scavo fino al km 4+800 per immettersi in una breve galleria artificiale (530 metri), superata la quale il tracciato inizia a svoltare verso ovest con un alternarsi di tratti e viadotti, seguendo un andamento ad S, terminando al km 13+900 circa in viadotto, con lo svincolo sull'A12. Dal km 6 al termine del nuovo tratta stradale sono presenti 4 viadotti. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 14 km. Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale dei lavori è stato quantificato in circa 327 milioni di euro. L'importo totale di investimento è di circa 468 milioni di euro.

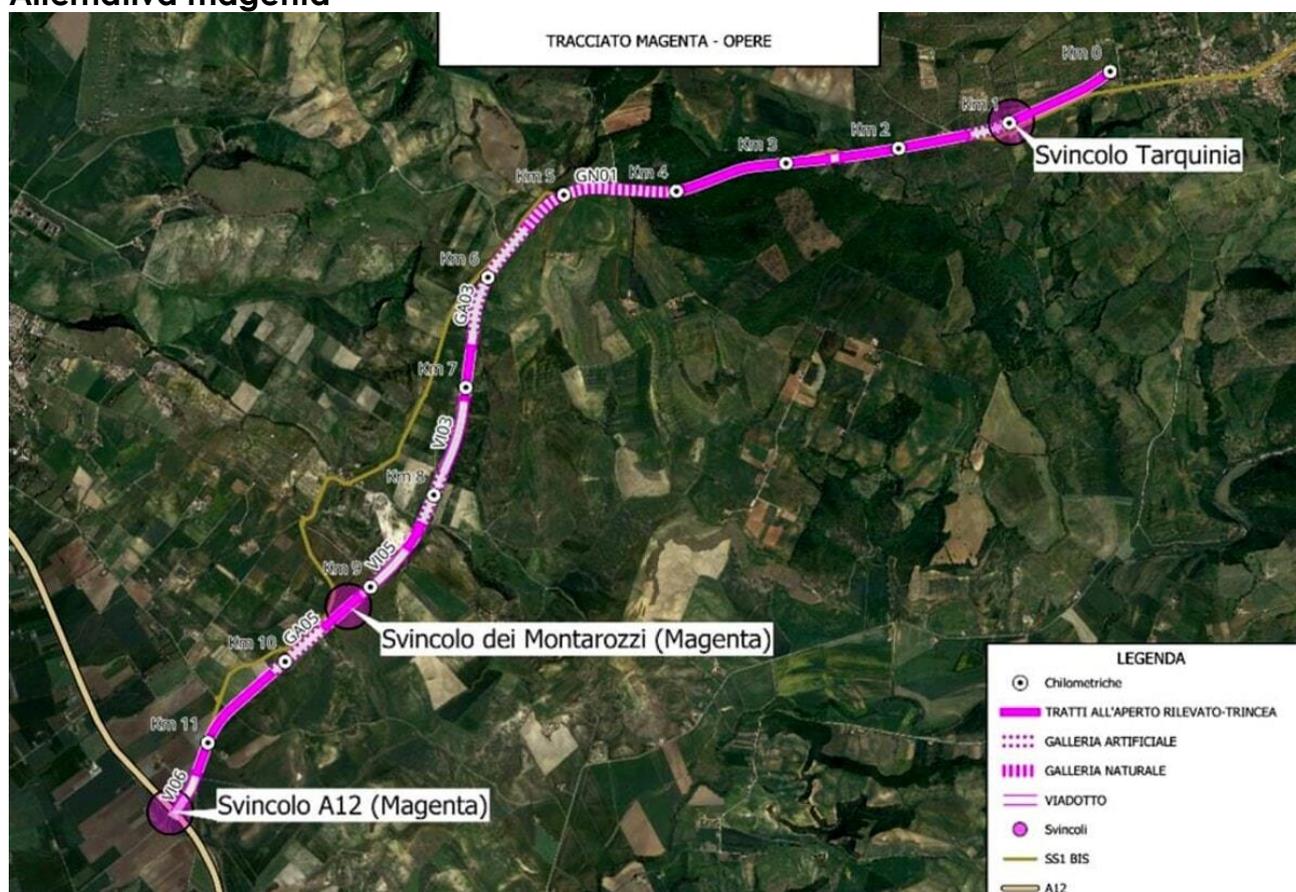
Alternativa blu di cresta



alternativa blu cresta

Il tracciato "blu di cresta" si raccorda al primo stralcio dell'opera, sovrapponendosi ad esso per un tratto. Al km 1 è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano. Dopo questo svincolo il nuovo tratto stradale incontra il Fosso dei Nassi, superandolo con un viadotto di 365 m di sviluppo circa, entrando successivamente in una galleria artificiale al km 2+400 per circa 2060 metri; seguono altre due piccole gallerie artificiali al km 4+600 e km 5+300 alternate da tratti in scavo. Si arriva in un viadotto al km 5+750 sul lato del Mignone per una lunghezza di 650 metri circa; si prosegue con altre due piccole gallerie artificiali al km 7+050 e al km 8+350 e una galleria naturale al km 8+650 per circa 910 metri. Dopo un'ultima curva, al km 1+500 è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano. Questo nuovo tratto stradale incontra l'A1 perpendicolarmente. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 11,2 km. Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale dei lavori è stato quantificato in circa 448 milioni di euro. L'importo totale di investimento è di circa 641 milioni di euro.

Alternativa magenta



alternativa magenta

Il tracciato si collega al primo stralcio dell'opera dopo 500 metri e al km1 è presente lo svincolo di Tarquinia, in prossimità di Monte Romano, con un tratto in galleria artificiale di circa 300 metri. Successivamente il nuovo tratto stradale corre parallelo alla SS1 BIS con un piccolo viadotto al km 2+500 per poi entrare in una galleria artificiale al km 3+900 all'altezza del Bosco della Turchina, passando direttamente in una galleria naturale al km 4+100 per circa 1350 metri. Al km 5+450 si passa da una galleria naturale ad una galleria artificiale di circa 1050 metri per uscire oltre la zona degli acquedotti romani, direttamente in un viadotto che inizia al km 6+500 per circa 140 metri. Si prosegue costeggiando il fosso del Cavone per ritornare in un viadotto dal km 7+100 per circa 700 metri. Si entra di nuovo in una galleria artificiale al km 7+800 per circa 500 metri, passando in un viadotto (60 metri) all'altezza della cava al km 8+300 e successivamente al km 8+500 con altri 520 metri di viadotto, arrivando all'altezza dello svincolo dei Montarozzi al km9. Al km 9+550 si rientra in una galleria artificiale per altri 660 metri, infine si risale, per arrivare al viadotto finale al km 11+200 di 520 metri per connettersi all'A12. La lunghezza del nuovo tratto stradale è di circa 11,7 km. Applicando i costi parametrici Anas 2023 l'importo totale dei lavori è stato quantificato in circa 433 milioni di euro. L'importo totale di investimento è di circa 619 milioni di euro.

ROMA CAPITALE

AGCM: ricorso al TAR contro affidamento in house ad ATAC per TPL non periferico di Roma Capitale

(FERPRESS) – Roma, 30 GEN – L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nel suo Bollettino n.4 del 29 gennaio, fa sapere che "il 31 ottobre 2023, ha deliberato di rendere un parere motivato a Roma Capitale, ai sensi dell'articolo 21-bis della legge n. 287/1990, in merito alla Decisione della Giunta Capitolina n. 67 del 9 agosto 2023 e alla Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 159 del 19 ottobre 2023, aventi a oggetto l'approvazione della relazione ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del d.lgs. n. 201/2022 e la scelta dell'affidamento in house quale modalità di gestione del servizio di trasporto pubblico locale (non periferico) sul territorio di Roma Capitale, per le annualità dal 2024 al 2027".

"Nel proprio parere – prosegue ancora l'AGCM -, l'Autorità ha ritenuto che le valutazioni svolte da Roma Capitale a supporto della decisione di affidare nuovamente ad ATAC S.p.A. i servizi di trasporto pubblico locale non periferico non siano sufficienti né idonee ad assolvere agli oneri istruttori e motivazionali richiesti dall'articolo 14, commi 2 e 3, del d.lgs. n. 201/2022, sia con riguardo agli aspetti quantitativi e qualitativi dell'offerta, sia in merito alle ragioni economico-finanziarie dell'affidamento in house, anche tenuto conto dei risultati delle precedenti gestioni da parte del medesimo operatore.

Roma Capitale, con comunicazione del 20 dicembre 2023, ha ribadito la legittimità dei provvedimenti contestati, ipotizzando anche l'obiettivo di prevedere, alla fine del periodo del prossimo affidamento, l'apertura al mercato per l'intera gestione del servizio di trasporto pubblico locale attualmente oggetto di affidamento in house. L'Autorità, pur apprezzando l'intenzione di Roma Capitale di non escludere l'indizione di una procedura di gara alla scadenza del prossimo affidamento, ha ritenuto che le informazioni fornite dall'ente non siano sufficienti a far venire meno le violazioni riscontrate nel parere motivato, trattandosi, allo stato, di mere dichiarazioni di volontà. Pertanto, nella sua adunanza del 10 gennaio 2024, l'Autorità ha deliberato di proporre ricorso al TAR territorialmente competente contro le delibere oggetto del citato parere motivato".

Per consultare il testo integrale [clicca qui](#).

Roma: dialogo ad alta tecnologia tra stallo-vettura per la flotta del Car Sharing di Roma Mobilità

(FERPRESS) – Roma, 2 FEB – Per il monitoraggio e il controllo della sosta negli stalli dedicati al car sharing di Roma Capitale, gestito da Roma Mobilità, sono stati installati dei sensori a tripla tecnologia: sensore di luce ambientale, tecnologia infrarossa e sensore magnetico.

Contestualmente, per il riconoscimento automatico dei veicoli car sharing – spiega Patanè in un post su Facebook – all'interno di ogni mezzo è stato installato un dispositivo autoalimentato – cosiddetto token o trasponder – dotato di

connessione Bluetooth in grado di comunicare, al momento del parcheggio, al sensore di stallo un codice identificativo univoco.

A supporto degli ausiliari del traffico è stata, inoltre, sviluppata una App che segnala su lista e su mappa le aree dove è presente una violazione.

Questa misura rappresenta, sia per la soluzione tecnologica adottata che per i volumi – oltre 337 stalli e 200 veicoli – la più completa esperienza condotta in Italia e che ha ulteriori possibili sviluppi futuri in altri contesti per garantire il rispetto delle regole.

Gli stessi dispositivi, già sperimentati per la sosta dei bus turistici, potranno infatti essere utilizzati ad esempio per i parcheggi disabili e per gli stalli del carico e scarico merci.

TVA Roma: 2° Tavolo di consultazione, il progetto della nuova via Nazionale, strada top della Capitale

(FERPRESS) – Roma, 1 FEB – Secondo incontro del Tavolo di consultazione sul progetto della tramvia Termini-Vaticano-Aurelio (TVA). Il Tavolo, istituito da Roma Capitale e coordinato da Claudio Cipollini, ha affrontato in questa sessione l'analisi in dettaglio del progetto in relazione al percorso da Termini fino a piazza Venezia, con uno degli attraversamenti più contestati cioè quello di via Nazionale.

L'architetto Pierfrancesco Canali, responsabile Progettazione di Roma servizi per la Mobilità, ha spiegato che la trasformazione di via Nazionale sarà totale e riguarderà anche la sistemazione del sottosuolo dove sono sistemati i sottoservizi, che attualmente versa in stato di totale abbandono e anche di degrado. A sua volta, l'architetto Eliana Cangelli dell'Università La Sapienza di Roma, che collabora con Roma Capitale per i progetti di riqualificazione urbana legati alla realizzazione della nuova linea tramviaria, ha spiegato come via Nazionale in superficie sarà completamente trasformata, recuperando il ruolo di strada pienamente inserita in un percorso di godibilità cittadina, invece di essere solo anello di passaggio caotico di flussi di macchine e di autobus con relativo degrado anche dei siti commerciali o delle istituzioni culturali (la chiusura e l'abbandono del teatro Eliseo è abbastanza esemplificativa al riguardo).

Il percorso del tram presenta – comunque – diverse problematiche, in particolare per l'attraversamento di via IV Novembre, strada in discesa e in curva e particolarmente stretta, dove è previsto l'uso promiscuo della sede stradale da parte del tram e delle auto. Il Tavolo – come ha sottolineato Cipollini – ha proprio la funzione di esaminare le proposte migliorative del progetto, ed in questo senso particolare interesse rivestono le variazioni di progetto proposte dal sito Metrovia.

Roma: inaugurata la nuova Zona 30 di Casal Monastero

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – Questo pomeriggio il Sindaco di Roma, Roberto Gualtieri, insieme all'Assessore alla Mobilità, Eugenio Patanè e al Presidente del IV Municipio, Massimiliano Umberto, hanno inaugurato la nuova zona 30 e isola ambientale di Viale Ratto delle Sabine, a Casal Monastero.

L'intervento di riqualificazione, realizzato da Roma Servizi per la Mobilità, ha creato una "Zona 30" che induce i veicoli a ridurre drasticamente la velocità a garanzia della sicurezza pedonale, soprattutto a protezione di chi entra o esce dalla scuola presente sul viale. È stato poi realizzato un ampio spazio pedonale assieme a una nuova grande piazza nello spazio centrale, fruibile in sicurezza anche e soprattutto da parte delle cosiddette utenze deboli, anziani e bambini.

Per quanto riguarda la riqualificazione dello spazio urbano è nata un'ampia area verde al posto di quello che, prima dei lavori, era un parcheggio al centro della strada. Contestualmente sono anche state abbattute le barriere architettoniche, mentre i marciapiedi sono stati ampliati per ottenere un restringimento delle due carreggiate. I percorsi e gli spazi pedonali sono stati protetti da elementi parapetonali in tutta la loro lunghezza, fungendo anche da dissuasori di sosta a protezione della nuova area.

"Oggi abbiamo presentato la prima "zona 30", una iniziativa che vogliamo estendere e diffondere in tutta la città. L'intervento mostra come anche piccole opere come questa possano migliorare non solo la sicurezza stradale ma anche il rapporto di tutti noi con lo spazio dove abitiamo. La "zona 30" non è solo un punto in cui si riduce la velocità ma un modo per recuperare spazi di cui riappropriarsi. E lo facciamo in un quartiere troppo a lungo trascurato per cui stiamo lavorando molto, perché non ci rassegniamo e vogliamo che la metropolitana arrivi a Casal Monastero. Ringrazio i piccoli studenti oggi qui con noi, Roma Mobilità e tutti coloro che hanno collaborato alla realizzazione dell'intervento" ha spiegato il Sindaco di Roma Roberto Gualtieri.

"L'intervento di riqualificazione di Casal Monastero – ha commentato l'Assessore alla Mobilità Eugenio Patanè – così come le oltre 70 isole ambientali e zone 30 che andremo a realizzare nei prossimi anni, fanno parte di una strategia complessiva che mira a ridistribuire lo spazio fisico esistente a vantaggio dei pedoni e della mobilità dolce, riducendo quello riservato al trasporto privato con l'altro obiettivo prioritario di migliorare la sicurezza stradale sulle nostre strade".

"Ringrazio il Sindaco, l'Assessore alla Mobilità Patanè, ringrazio tutti coloro che hanno lavorato e partecipato alla realizzazione di questo progetto partito 7 mesi fa. Il progetto della Zona 30 a Casal Monastero è importante per la viabilità, per ridurre la velocità delle auto in un tratto di strada in cui sono presenti due scuole e una parrocchia, ma anche perché è stata realizzata una piazza che è un luogo di incontro e socializzazione per i cittadini. A Casal Monastero stiamo realizzando un progetto più ampio di ristrutturazione e ammodernamento del territorio, con l'apertura di un nido, l'installazione della Casa dell'Acqua Acea, il rifacimento di alcune strade, un lavoro straordinario sulle caditoie. Il lavoro è quotidiano e costante e stiamo recuperando un territorio che era stato abbandonato per troppo tempo e continueremo, non finisce qui" ha dichiarato Massimiliano Umberti, Presidente Municipio IV.

.....



Ferpress.it è una agenzia di informazioni specializzata sui temi dei trasporti, della logistica e del trasporto pubblico locale. Leggete le nostre notizie ogni settimana grazie al notiziario di Unindustria.

Ma Ferpress Srl è anche una agenzia di comunicazione che, con il suo staff di account e consulenti, cura l'ideazione e la realizzazione di progetti di comunicazione e relazioni pubbliche per associazioni, aziende, enti privati e pubblici, società scientifiche.

Ferpress Srl, assieme alla Itinera Srl, fornisce servizi di ufficio stampa, contenuti per siti internet, la loro implementazione e la gestione dei canali social (Facebook, Twitter, Youtube).

Per qualsiasi informazione su Ferpress Srl

Tel: 06-4815303 Mail: redazione@clickmobility.it