

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 9 dal 4 marzo al 11 marzo 2024

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	3
Riforma del cielo unico: accordo Consiglio-Parlamento per efficienza nella gestione dello spazio aereo UE	3
Gruppo Lufthansa attende l'ok della Commissione Ue per un investimento in ITA Airways nel 2024.....	4
Le imprese ferroviarie merci europee si uniscono per difendere lo shift modale	5
Emirates e ITA Airways firmano MoU e pianificano una cooperazione estesa per il codeshare	6
Commissione Ue: feedback sul piano per nuove norme per semplificare procedure per aiuti di Stato ai trasporti verdi.....	7
Debutta il CityAirbus NextGen per la mobilità aerea del futuro.....	7
Londra: TfL pubblica piano per le infrastrutture verdi e la biodiversità per una città più verde.....	8
ITALIA.....	11
Rfi e Anas: integrazione sale operative è entrata nel vivo con i progetti pilota di Roma e Bologna	11
Contship partner dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" di PoliMI..	11
Shipping, Forwarding & Logistics: principi ESG nel settore logistico italiano tema della 2a giornata, il 27 marzo	12
Freight Leader Council: evento per fornire panoramica su direttive ESG e loro influenza su logistica	13
Convegno promosso dal Freight Leaders Council e Intesa Sanpaolo Innovation Center: le conclusioni.....	14
ROMA CAPITALE	16
Roma: board BEI in Campidoglio. Si è parlato di come finanziare le nuove tratte metro del Pums	16
Roma: Patanè, pubblicata gara per prolungamento Metro A fino a Montespaccato e Monte Mario	17
Pendolaria 2024: Roma tra le città peggiori in Europa in termini di dotazione di binari.....	17
Antitrust: taxi, aumentare il numero delle licenze e la flessibilità dei turni	18
Roma: convegno-summit Cifi sull'anello ferroviario. Patanè: fare, non pianificare sempre da capo.....	19
.....	20

INTERNAZIONALE

Riforma del cielo unico: accordo Consiglio-Parlamento per efficienza nella gestione dello spazio aereo UE

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – La presidenza del Consiglio e i negoziatori del Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio sulla riforma del Cielo unico europeo.

L'obiettivo della riforma è migliorare le prestazioni, l'organizzazione e la gestione dello spazio aereo europeo e la fornitura dei servizi di navigazione aerea per aumentare la capacità, ridurre i costi e aumentare l'adattabilità del sistema, cercando anche di ridurre l'impatto dell'aviazione sull'ambiente e sul clima.

Il pacchetto legislativo consiste in una proposta modificata di rifusione del regolamento sul Cielo unico europeo (SES 2+) e una proposta di regolamento che modifica il regolamento di base dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

“Sono lieto di questo risultato, concluso sotto la nostra presidenza, che consentirà di compiere importanti progressi nella riduzione delle emissioni di CO² del settore aeronautico e fornirà inoltre agli Stati membri maggiori strumenti per limitare i disturbi generati dall'attività aeronautica. Anche se resta ancora molto da fare per aiutare il settore a raggiungere la neutralità delle emissioni di carbonio, e continueremo a lavorare in tal senso, gli sforzi compiuti da tutte le parti per portare questo nuovo quadro giuridico per i cieli europei a una conclusione positiva sono da applaudire”, ha detto Georges Gilkinet, ministro belga per la mobilità

L'accordo provvisorio mantiene gli obiettivi chiave del Cielo unico europeo: la riforma deve rispondere alle esigenze di capacità e contribuire a ridurre l'impronta climatica e ambientale, pur essendo economicamente vantaggiosa. Dovrebbe anche contribuire alla regolamentazione dei droni.

Le nuove norme aprono la strada al miglioramento delle prestazioni climatiche e ambientali della gestione dello spazio aereo, in particolare attraverso l'estensione di obiettivi vincolanti per i servizi terminalistici in ambito ambientale e climatico e la modulazione delle tariffe per incentivare il miglioramento delle prestazioni ambientali da parte degli utenti dello spazio aereo. È istituito un comitato di valutazione delle prestazioni indipendente, permanente e professionale, incaricato di consigliare la Commissione sull'attuazione dei sistemi di performance e tariffazione.

Elementi chiave dell'accordo provvisorio
Gli elementi principali dell'accordo provvisorio tra i colegislatori possono essere riassunti come segue:

Un'autorità nazionale di vigilanza è designata dallo Stato membro per valutare la conformità dei fornitori di servizi di navigazione aerea ai requisiti economici, come la sostenibilità finanziaria e la struttura organizzativa, in collaborazione con l'autorità nazionale competente responsabile della certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea .

I fornitori di servizi di navigazione aerea e l'autorità nazionale di vigilanza possono far parte della stessa organizzazione purché siano funzionalmente separati e soddisfino requisiti di indipendenza.

Sarà inoltre possibile per gli Stati membri unire le funzioni di controllo economico e di sicurezza nella stessa entità amministrativa. Questa soluzione riduce la burocrazia e si adatta ai modelli organizzativi esistenti.

Gli Stati membri possono decidere di autorizzare l'apertura di determinati servizi di navigazione aerea alle condizioni di mercato .

Le autorità nazionali di vigilanza e la Commissione valuteranno insieme le prestazioni dei servizi di navigazione aerea, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità. La Commissione è assistita in questo processo da un comitato di revisione della performance (PRB), che ha un ruolo consultivo. Il PRB è costituito come entità stabile e permanente e sarà finanziato dal bilancio dell'UE.

Sarà introdotta una modulazione obbligatoria delle tariffe di rotta per incoraggiare gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti nelle prestazioni climatiche e ambientali, come l'uso delle rotte disponibili più efficienti in termini di carburante o un maggiore uso di tecnologie alternative di propulsione pulita, dopo che un'analisi costi-benefici avrà stabilito che tale modulazione è fattibile e presenta un valore aggiunto.

L'accordo provvisorio rafforza inoltre la prospettiva della rete aggiungendo nuove funzioni di rete e affidando all'attuale gestore della rete, Eurocontrol , compiti aggiuntivi e chiaramente delineati in modo che possa contribuire meglio all'uso sostenibile ed efficiente dello spazio aereo.

L'accordo provvisorio è ora soggetto all'approvazione del Consiglio e del Parlamento europeo. Da parte del Consiglio, la presidenza belga intende sottoporre quanto prima il testo ai rappresentanti degli Stati membri (Coreper) per l'approvazione.

Una volta approvati, i progetti di atti legislativi saranno sottoposti a una revisione giuridico-linguistica prima di essere formalmente adottati dai colegislatori, pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'UE ed entrare in vigore 20 giorni dopo la loro pubblicazione.

Gruppo Lufthansa attende l'ok della Commissione Ue per un investimento in ITA Airways nel 2024

(FERPRESS) – Roma, 7 MAR – Il Gruppo Lufthansa continua a portare avanti sistematicamente la sua trasformazione da gruppo aeronautico a gruppo aereo globale. La vendita dell'attività di ristorazione (Gruppo LSG) è stata completata alla fine di ottobre 2023. L'azienda prevede che la vendita dello specialista dei pagamenti AirPlus venga completata nell'estate 2024.

Il Gruppo – riferisce una nota diffusa questa mattina – attende inoltre l'approvazione da parte della Commissione Europea per un investimento nella compagnia aerea italiana ITA Airways nel corso di quest'anno. Il Gruppo Lufthansa sta lavorando a stretto contatto e in modo costruttivo con la Commissione Europea per ottenere una rapida conclusione e la successiva attuazione della transazione.

Con il previsto investimento in ITA Airways, il Gruppo Lufthansa sta portando avanti l'internazionalizzazione della compagnia al fine di sfruttare meglio le interessanti opportunità di crescita all'estero.

Le imprese ferroviarie merci europee si uniscono per difendere lo shift modale

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – Organizzata ieri la prima conferenza stampa internazionale delle principali imprese ferroviarie europee per fare il punto sugli impatti negativi della Direttiva EU “Pesi e Dimensioni” dedicata al trasporto merci su strada, in corso di valutazione da parte del Parlamento Europeo.

“La direttiva UE porterà sulle strade europee oltre 10 milioni di camion in più, per oltre 6,6 milioni di tonnellate ulteriori di CO2 rispetto ai livelli attuali”.

È il messaggio di Sabrina De Filippis, CEO di Mercitalia Logistics, capofila del Polo Logistica del Gruppo FS, intervenuta alla conferenza “Weights & Dimensions Directive in road transport: disastrous for EU Green Deal and taxpayers”, promossa da Rail Freight Forward (RFF), una coalizione di aziende europee di trasporto ferroviario merci con l'obiettivo di ridurre l'impatto sul pianeta e sulla mobilità collettiva.

I CEO hanno evidenziato che, l'attuazione della proposta nella sua versione attuale, compromette gli obiettivi di sostenibilità del Green Deal per l'Europa per il 2030 e porta una perdita significativa per tutte le imprese del settore.

Una delle principali preoccupazioni discusse riguarda l'impatto ambientale e sociale dell'aumento del numero di camion in circolazione: come evidenziato, con l'aggiunta di oltre 10 milioni di camion, si prevede un aumento significativo delle emissioni di CO2, con una stima di oltre 6,6 milioni di tonnellate aggiuntive rispetto ai livelli attuali. Questo solleva una serie di interrogativi sulla sicurezza stradale, l'effetto sulle infrastrutture e al pesante carico finanziario che graverà sui contribuenti europei.

Inoltre, in termini di sistema di trasporto, l'introduzione di autocarri più pesanti e di grandi dimensioni per le lunghe distanze ridurrebbe l'interesse nel promuovere il trasporto combinato gomma-ferro, causando uno spostamento modale inverso. Ciò comporterebbe una diminuzione prevista del 16% nel trasporto combinato strada-ferrovia e del 21% nel trasporto merci su rotaia.

Oltre all'AD di Mercitalia, al dibattito hanno preso parte Sigrid Nikutta, CEO di DB Cargo e presidente di Rail Freight Forward; Clemens Först, CEO del Gruppo ÖBB Rail Cargo; Frédéric Delorme, CEO di Rail Logistics Europe e Fret SNCF; Dirk Stahl, CEO di BLS Cargo e presidente di Erfa.

Il CEO di BLS Cargo e presidente di Erfa, Dirk Stahl, ha sottolineato che l'introduzione di camion più pesanti potrebbe essere controproducente e ha chiesto una revisione della direttiva per garantire una soluzione che benefici tutto il settore dei trasporti.

Pertanto, la direttiva proposta, sotto il pretesto di favorire l'installazione di batterie nei camion elettrici, potrebbe eliminare gli incentivi per il trasporto combinato su strada e ferrovia per i veicoli da 44 tonnellate e aprire la strada all'uso diffuso di camion giganti (gigaliner) in tutta l'UE. Questo cambiamento avrebbe gravi conseguenze sulla sicurezza e sull'infrastruttura stradale, come sottolineato

da Sigrid Nikutta, CEO di DB Cargo e presidente di Rail Freight Forward, e Clemens Först, CEO del Gruppo ÖBB Rail Cargo.

Frédéric Delorme, CEO di Rail Logistics Europe e Fret SNCF, invece, ha messo in discussione il motivo per cui il settore stradale sia favorito nonostante consumi sette volte più energia rispetto a quello ferroviario.

Le associazioni del settore ferroviario, concordando sull'importanza di rivalutare la proposta di modifica alla luce degli obiettivi di sostenibilità dell'Unione Europea. Infine, sostengono che qualsiasi iniziativa che favorisca ulteriormente il trasporto su strada, senza promuovere un reale progresso verso gli obiettivi di sostenibilità, potrebbe compromettere gravemente gli sforzi volti a realizzare un trasporto merci più ecologico in Europa.

Emirates e ITA Airways firmano MoU e pianificano una cooperazione estesa per il codeshare

(FERPRESS) – Roma, 7 MAR – Emirates e ITA Airways hanno siglato un MoU per espandere l'attuale partnership interline in un accordo di codeshare completo. Una volta effettivo, il codeshare aumenterà le opportunità di viaggio e le possibilità di connessione per i clienti che viaggiano tra Dubai, l'Italia e le ulteriori destinazioni all'interno dei rispettivi network.

Il MoU firmato oggi getterà le basi per rafforzare la partnership tra le due compagnie, creando collegamenti one-stop verso importanti città servite da ITA Airways in Italia e in tutta Europa e consentendo viaggi più semplici e veloci verso il network Emirates via Dubai, usufruendo delle migliori rotte, orari e connessioni.

Adnan Kazim, Deputy President e Chief Commercial Officer Emirates Airline, ha dichiarato: "Rafforzare le nostre partnership e potenziare la nostra presenza in territori chiave come l'Europa è parte integrante della nostra strategia commerciale e sottolinea il nostro impegno a fornire ai clienti flessibilità attraverso i network complementari dei nostri partner. La stretta collaborazione con ITA Airways rafforzerà la nostra presenza in città chiave in Italia e in Europa. Non vediamo l'ora di attivare appieno la nostra partnership con ITA Airways nei prossimi mesi e di fornire un accesso unico a entrambi i nostri network in crescita".

Antonino Turicchi, Presidente ITA Airways, ha dichiarato: "Siamo lieti di firmare oggi questa partnership di codeshare con Emirates. Questo MoU rafforza ulteriormente la strategia commerciale di crescita di ITA Airways e apre una via d'accesso privilegiata a tutti i passeggeri che potranno beneficiare della connettività via Roma Fiumicino e Dubai. Questo accordo segna il 35° codeshare della Compagnia, un risultato eccellente che abbiamo raggiunto in poco più di due anni".

Grazie al codeshare, i clienti di Emirates potranno comodamente viaggiare verso numerose città italiane passando per l'hub della Compagnia di Roma Fiumicino, incluse destinazioni popolari come Firenze, Genova, Palermo e Trieste. I clienti potranno anche raggiungere capitali europee come Tirana, Sofia e altre grandi città.

I clienti di ITA Airways potranno beneficiare, partendo da Roma Fiumicino, delle numerose destinazioni offerte dall'ampio network di Emirates via Dubai. La connettività tra Emirates e ITA Airways offrirà una biglietteria combinata e trasferimenti di bagagli in continuità.

L'accordo supporterà anche le destinazioni inbound verso gli scali italiani dalle aree servite dal network Emirates, tra cui Australia, Estremo Oriente, Medio Oriente e Asia occidentale.

In una fase successiva, Il MoU mira anche all'estensione reciproca dei vantaggi dei programmi frequent flyer di entrambe le compagnie.

Una volta ottenute le necessarie approvazioni governative e normative, i voli in codeshare saranno progressivamente resi disponibili ai clienti attraverso le piattaforme online e delle agenzie di viaggio.

Emirates opera in Italia dal 1992, servendo attualmente 41 voli settimanali tra Dubai e i suoi quattro aeroporti di riferimento in Italia, tra cui Roma, Milano, Venezia e Bologna, con un mix di Boeing 777 e Airbus A380.

Commissione Ue: feedback sul piano per nuove norme per semplificare procedure per aiuti di Stato ai trasporti verdi

(FERPRESS) – Roma, 7 MAR – La Commissione europea ha lanciato oggi un appello a presentare feedback sul suo piano di adottare nuove norme che esenterebbero dalla notifica preventiva ai sensi delle norme UE sugli aiuti di Stato alcuni tipi di aiuti per il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale.

Le parti interessate possono rispondere all'invito a presentare prove per 4 settimane, fino al 3 aprile 2024.

L'appello odierno rientra in un esercizio di revisione più ampio volto a semplificare le procedure relative agli aiuti di Stato nel settore ferroviario, delle vie navigabili interne e del trasporto intermodale e a promuovere una politica dei trasporti dell'UE sostenibile e in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo e della Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

Il nuovo regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti per gli aiuti di Stato ("TBER"), proposto nel contesto della revisione degli orientamenti sugli aiuti di Stato per le ferrovie, dichiarerà alcune categorie di aiuti di Stato per le modalità di trasporto più ecologiche compatibili con il mercato interno in modo che gli Stati membri può attuare le misure di aiuto senza previa approvazione da parte della Commissione. Il TBER integrerà gli orientamenti ferroviari riveduti, che stabiliranno norme per valutare le misure di aiuto di Stato che non rientrano nel TBER e dovranno essere notificate alla Commissione per la previa approvazione.

Le informazioni raccolte mediante l'invito a presentare prove forniranno parte delle prove da utilizzare nella valutazione d'impatto della Commissione. La valutazione d'impatto aiuterà la Commissione a definire le opzioni politiche per il TBER e ad analizzarne l'impatto.

Debutta il CityAirbus NextGen per la mobilità aerea del futuro

(FERPRESS) – Roma, 8 MAR – Airbus ha presentato al pubblico il suo prototipo completamente elettrico CityAirbus NextGen, prima del suo volo inaugurale entro la fine dell'anno. Il CityAirbus della classe da due tonnellate, con un'apertura alare di circa 12 metri, è in fase di sviluppo per volare con un'autonomia di 80 km e per raggiungere una velocità di crociera di 120 km/h, rendendolo perfettamente adatto per le operazioni nelle principali città per una varietà di missioni.

L'inaugurazione ha coinciso con l'apertura del nuovo centro test CityAirbus a Donauwörth, che sarà dedicato ai sistemi di test per veicoli elettrici a decollo e atterraggio verticale (eVTOL). Il centro, che fa parte dell'investimento continuo e a lungo termine di Airbus nella mobilità aerea avanzata (AAM), ha iniziato le sue operazioni con l'accensione del CityAirbus NextGen nel dicembre 2023 e sarà ora utilizzato per i restanti test necessari prima della messa in servizio del prototipo. volo inaugurale entro la fine dell'anno. Questi test riguardano i motori elettrici con i loro otto rotori, nonché gli altri sistemi dell'aereo come i controlli di volo e l'avionica.

"Il lancio di CityAirbus NextGen per la prima volta è un passo importante e molto concreto che stiamo compiendo verso la mobilità aerea avanzata e il nostro futuro prodotto e mercato. Grazie alla nostra comunità, al team e ai partner in tutto il mondo per averci aiutato a rendere tutto ciò una realtà", ha affermato Balkiz Sarihan, responsabile della mobilità aerea urbana di Airbus.

Allo stesso tempo, Airbus sta espandendo la propria rete globale e le proprie partnership per creare un ecosistema unico che favorirà un mercato AAM redditizio e di successo. Airbus ha recentemente firmato un accordo di partnership con LCI, una delle principali compagnie aeree, per concentrarsi sullo sviluppo di scenari di partnership e modelli di business in tre aree principali dell'AAM: strategia, commercializzazione e finanziamento.

Londra: TfL pubblica piano per le infrastrutture verdi e la biodiversità per una città più verde

(FERPRESS) – Roma, 8 MAR – Transport for London (TfL) ha pubblicato un nuovo piano per le infrastrutture verdi e la biodiversità, come parte del suo continuo lavoro per diventare il forte cuore verde di Londra, sostenendo l'ambizione del sindaco di una Londra a zero emissioni di carbonio entro il 2030 e per affrontare l'emergenza natura.

Il piano, che è completamente in linea con il Piano ambientale aziendale di TfL, pubblicato nel 2021, stabilisce come TfL migliorerà e si prenderà cura delle infrastrutture verdi e della biodiversità nelle sue proprietà e reti. Raccoglie in un unico posto, per la prima volta, gli obiettivi rilevanti esistenti, i requisiti legali e gli impegni politici, definendo anche le azioni strategiche che TfL intraprenderà per realizzarli. Il piano è stato sviluppato a seguito di un'ampia gamma di impegni all'interno e all'esterno del TfL, compresi i distretti di Londra.

Londra ospita una notevole varietà di specie animali e vegetali. Dai suoi rigogliosi parchi e giardini alle rive dei fiumi e ai boschi, la città offre una vasta gamma di habitat. Le infrastrutture verdi e la biodiversità – la varietà di tutti gli esseri viventi e le loro interazioni – forniscono una vasta gamma di importanti vantaggi, come aiutare la città ad adattarsi ai cambiamenti climatici e incoraggiare i viaggi attivi.

Questo nuovo piano garantirà che TfL rispetti una serie di impegni per migliorare e sostenere ulteriormente le infrastrutture verdi e la biodiversità in tutta Londra, tra cui:

Raggiungere un guadagno netto del 10% in termini di biodiversità sugli schemi applicabili (ovvero progetti di sistemi di pianificazione e progetti infrastrutturali di rilevanza nazionale) a partire da febbraio 2024
Fornire un guadagno netto in termini di biodiversità in tutta la proprietà di TfL entro

il 2030, rispetto alla mappa di riferimento della biodiversità del 2018. Aumentare la copertura della chioma arborea in tutto il TfL del 10% entro il 2050, rispetto allo scenario di riferimento del 2016. Raddoppiando la superficie dei fiori selvatici fino a 260.000 metri quadrati nel 2024 e sviluppando un piano a lungo termine per continuare la loro introduzione in tutta Londra.

Garantire che ogni anno sulla rete stradale di TfL vengano installati 5.000 metri quadrati di sistemi di drenaggio sostenibile (SuDS), come i giardini pluviali. Ridurre ulteriormente l'uso di pesticidi in tutto il TfL ed eliminarli laddove operativamente e finanziariamente fattibile.

Essendo uno dei più grandi proprietari terrieri di Londra, con più di 2.300 ettari in tutta la capitale, quasi un terzo del territorio di TfL è coperto da vegetazione. Ciò include il territorio che interseca due zone speciali di conservazione, sei siti di particolare interesse scientifico, otto riserve naturali locali e 139 siti di importanza per la conservazione della natura. L'ampia varietà di habitat di TfL, dai boschi alle zone umide, ospita più di 1.000 specie animali – come una serie di specie di farfalle e otto diverse specie di pipistrelli all'interno di un tunnel ferroviario dismesso a Highgate – oltre a quasi 700 specie di piante in tutta Londra. Molte delle specie trovate nella o nelle vicinanze della tenuta del TfL sono protette legalmente ed è quindi importante proteggere il loro habitat.

Nel 2022, TfL è stato il primo fornitore di trasporti nel Regno Unito a effettuare un conto del capitale naturale per le sue proprietà, secondo gli elevati standard del Natural Capital Protocol e del relativo British Standard. Dal resoconto è emerso che i benefici derivanti dal capitale naturale di TfL che possono essere monetizzati hanno un valore patrimoniale lordo attualmente stimato di 328 milioni di sterline. Sebbene si tratti di una cifra significativa, è probabile che sia ancora sottostimata e TfL sta ora pianificando una serie di progetti di ricerca e innovazione sulla biodiversità per contribuire a colmare le lacune nei dati e migliorare i conti futuri.

Utilizzando queste informazioni, TfL sarà in grado di prendere decisioni migliori su come gestire le proprie infrastrutture verdi e aumentare la biodiversità. TfL prevede di raddoppiare l'area dei bordi dei fiori selvatici lungo la rete stradale TfL portandola a 260.000 metri quadrati nel 2024. Esplorerà inoltre potenziali modi per aumentare ulteriormente la biodiversità in questi siti, che già ospitano 17 diverse specie di farfalle, cinque delle quali sono London Priority specie. TfL è inoltre sulla buona strada per rispettare il suo impegno di fornire ogni anno ulteriori 5.000 metri quadrati di sistemi di drenaggio sostenibili (SuDS), come giardini pluviali, sulla sua rete stradale. Queste soluzioni basate sulla natura non solo aiutano a sostenere la biodiversità, ma aiutano anche a ridurre il rischio di inondazioni dovute alle tempeste.

In tutta Londra, TfL sta anche raggiungendo il suo obiettivo di aumentare il numero complessivo di alberi lungo le strade nella sua tenuta dell'1% all'anno tra il 2016 e il 2025. Un piano per contribuire ad aumentare strategicamente la chioma degli alberi nella tenuta di TfL del 10% entro il 2050 sarà messo in atto, pubblicato entro marzo 2025. Le chiome degli alberi forniscono riparo dal sole e habitat per uccelli e animali selvatici.

La salute del suolo di Londra può influenzare la sua capacità di trattenerne o drenare l'acqua e la sua capacità di sostenere habitat particolari. Il piano delinea

come il suolo sui terreni del TfL sarà protetto dal degrado o dalla contaminazione, riducendo la necessità di risorse aggiuntive, come fertilizzanti e compost. TfL prevede inoltre di eliminare l'uso di pesticidi laddove fattibile dal punto di vista operativo e finanziario, avendo già ridotto l'uso del glifosato nelle autostrade del 70% negli ultimi anni.

TfL svolge un ruolo chiave non solo nel contribuire a proteggere, collegare e migliorare la copertura verde e della tettoia in tutta la propria proprietà, ma anche nel contribuire a rendere accessibili al pubblico altri spazi verdi, come parchi e aree ricreative. Fornire un accesso ai viaggi sostenibili può aiutare a ridurre le disuguaglianze sociali e ambientali, quindi per informare questo lavoro, TfL mapperà l'accesso ai viaggi sostenibili agli spazi verdi di Londra in relazione ai fattori socio-economici entro la fine del 2025. Ciò aiuterà a informare le future decisioni di investimento e garantire che coloro che camminano, vanno in bicicletta o prendono i mezzi pubblici abbiano un accesso chiaro e facile agli spazi verdi in tutta la città.

ITALIA

Rfi e Anas: integrazione sale operative è entrata nel vivo con i progetti pilota di Roma e Bologna

(FERPRESS) – Roma, 5 MAR – L'integrazione delle sale operative di Rfi e Anas, società del Polo infrastrutture del Gruppo FS, è entrata nel vivo grazie ai progetti pilota di Roma e Bologna.

Le due società hanno infatti avviato una gestione integrata per coordinare le azioni in caso di criticità ed emergenze relative alla circolazione ferroviaria e stradale. Integrando i sistemi operativi in caso di emergenze sarà disponibile in tempo reale un quadro della situazione sulle strade e sulle linee ferroviarie, utile per gestire flussi di traffico.

Roma e Bologna sono state individuate come progetti pilota per effettuare un primo test e sviluppare ulteriori strumenti di monitoraggio: Roma, per garantire l'integrazione a livello nazionale, e Bologna, per testare l'integrazione a livello territoriale. Infatti, nell'attuale Sala Operativa Nazionale Rfi è stata inserita una postazione "pilota" ANAS per assicurare il coordinamento tra le aziende del Gruppo FS.

Rfi e ANAS adottano un modello organizzativo analogo sia a livello nazionale che territoriale attraverso il presidio effettuato nelle rispettive sale operative ed entrambe si avvalgono di sistemi geo-referenziati adottati su tutto il territorio nazionale. L'integrazione funzionale delle Sale Operative Nazionali e di quelle Territoriali delle società del Polo Infrastrutture del Gruppo FS consentirà di generare notevoli benefici nella gestione delle emergenze che interessano la mobilità ferro-gomma, con l'obiettivo di completare l'integrazione dei sistemi operativi tramite lo sviluppo del portale operativo unico di Polo per individuare scenari comuni, gestire le attività di Sala e assicurare uno scambio strutturato di informazioni in caso di emergenza.

Contship partner dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" di PoliMI

(FERPRESS) – Roma, 5 MAR – In occasione del lancio della nuova edizione dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", è stato ufficializzato l'ingresso di Contship Italia come partner all'interno del gruppo di lavoro. Il Gruppo ha così confermato una nuova partnership incentrata sulla collaborazione e innovazione, con l'obiettivo di contribuire all'evoluzione e crescita del settore della logistica non solo in Italia ma anche a livello internazionale.

L'Osservatorio Contract Logistics, promosso dal Politecnico di Milano, nasce nel 2011 con l'obiettivo di fare cultura sulla logistica e oggi, integrando attività di ricerca e comunicazione, è diventato un appuntamento di riferimento per approfondire le tendenze del settore in Italia. La mission dell'Osservatorio è infatti quella di studiare l'evoluzione del mercato italiano dell'outsourcing delle attività logistiche, supportando la diffusione di pratiche di eccellenza nella gestione della logistica e della supply-chain nel nostro Paese.

“È una partnership che abbiamo fortemente voluto. Crediamo nella validità del progetto e per questo abbiamo deciso di affiancarci, a partire dal 2024, in qualità di partner qualificato. La logistica riveste un ruolo chiave per la competitività dell'industria italiana e ci troviamo in un momento cruciale e di importante transizione” – afferma Cristiano Pieragnolo, Chief Commercial Officer di Contship Italia Group. Aggiunge: “Desideriamo portare la nostra esperienza e visione di un Gruppo che opera sia nell'ambito della logistica portuale che nel trasporto intermodale. Siamo certi che il confronto tra tutti i soggetti coinvolti in questa nuova edizione genererà significative sinergie, contribuendo ad un ulteriore positivo slancio per il nostro settore.

“L'ingresso di Contship nell'Osservatorio, realtà molto importante e storica nel panorama logistico, è motivo di grande soddisfazione per noi e rappresenta un ulteriore passo importante nella crescita della community. Siamo certi che Contship possa portare un grande contributo ai diversi temi che verranno affrontati nell'edizione 2024, in particolare per quanto riguarda lo scenario di mercato in rapidissima evoluzione e le sfide della sostenibilità ambientale e sociale” – afferma Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics

Dopo il primo appuntamento, tenutosi il 1 marzo presso il Campus di Bovisa del Politecnico di Milano, nei prossimi mesi Contship sarà a fianco dei ricercatori dell'Osservatorio, guidati dal professor Marco Melacini, entrando in contatto diretto con i decision maker del mondo aziendale, istituzionale ed accademico.

Shipping, Forwarding & Logistics: principi ESG nel settore logistico italiano tema della 2a giornata, il 27 marzo

(FERPRESS) – Roma, 8 MAR – Principi ESG, digitalizzazione e semplificazione saranno i temi principali affrontati nella seconda giornata di lavori di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2024 (#SFLmi24), l'appuntamento promosso da ALSEA e The International Propeller Clubs, in programma il 26 e 27 marzo a Milano presso il Centro Congressi di Assolombarda e ritrasmesso in live streaming.

I principi ESG sono da diversi anni al centro del dibattito nel sistema industriale e in quello finanziario globale. Per quanto portatori di obiettivi altamente valoriali, in primis quello di incoraggiare e favorire gli investimenti in aziende sostenibili, inclusive e trasparenti, gli ESG negli ultimi due anni sono stati oggetto di revisioni e di controversie. Dubbi e discrepanze che sono state evidenziate anche nel settore della logistica e dello shipping, in cui non da sempre la trasparenza e la sostenibilità sono in cima alle priorità dei diversi player.

Le problematiche sono molteplici: dal greenwashing alla lentezza sull'armonizzazione della tassonomia ESG e sui parametri quantitativi e temporali. Si tratta di fattori dove ancora oggi le agenzie di rating, i fondi, i consorzi bancari applicano una propria metodologia selettiva di asset allocation e strategie di investimento. Insomma, se da un lato gli ESG nascono con le migliori intenzioni, la mancanza di un quadro legislativo comune e di regole certe ne indebolisce gli effetti, provocando anche, come è ormai evidente, un controeffetto negativo.

Il settore della logistica, che per sua definizione ha il compito di efficientare, anche dal punto di vista energetico le filiere di produzione e di distribuzione, potrebbe

diventare il driver per una diffusione degli ESG che sia armonizzata, reale e misurabile da tutti gli stakeholder. È centrale il rapporto tra operatori e committenti, che richiede un impegno concreto da ambo le parti per la creazione di un ecosistema trasparente ed etico.

Tra i relatori della seconda mattinata di SFLMI24 si avvicenderanno così Marco Lenti, partner dello Studio Legale Mordiglia che affronterà i nodi legati alle normative europee sugli ESG. Mentre Fabrizio Vettosi, Chairman Shipping Finance di ECSA analizzerà le diverse ambiguità che si celano tra l'interpretazione dei principi.

Il dibattito proseguirà sui temi della digitalizzazione e della semplificazione, i topic principali di questa sessione saranno la dematerializzazione documentale (ad esempio l'eFBL e l'eCMR), la dogana digitale. Tra i relatori Giacomo Falsetta, Partner dello Studio LCA, Luca Bergonzoli, Transition Manager di Laghezza, Abramo Vincenzi, Amministratore delegato di Accudire e Renato Dessì, Chief Information Officer di Contship Italia Group.

Freight Leader Council: evento per fornire panoramica su direttive ESG e loro influenza su logistica

(FERPRESS) – Roma, 5 MAR – Le direttive ESG dell'Unione Europea si avvicinano rapidamente, portando con sé un'imminente trasformazione per le aziende del settore logistico centrata sul bilancio di sostenibilità.

Per affrontare questa sfida cruciale, diversi esperti del settore, tra cui il presidente FLC Massimo Marciani, la vicepresidente FLC Valentina Tundo e aziende leader si sono riuniti questa mattina a Roma presso la Delegazione di Roma di Regione Lombardia per una conferenza internazionale.

Organizzato dal Freight Leader Council in collaborazione con Lean & Green International e Regione Lombardia, l'evento, dal titolo "ESG in Logistics – Do or die", ha rappresentato un'importante piattaforma di discussione e ha fornito una panoramica esauriente di ciò che le aziende devono sapere sulle direttive ESG dell'UE che influenzeranno la logistica del futuro.

Il Sottosegretario di Regione Lombardia con delega Relazioni Internazionali ed Europee, Raffaele Cattaneo ha dichiarato:

"La sfida della sostenibilità è una sfida importante e trasversale. Anche Regione Lombardia condivide questa sfida, così come le aziende del settore logistico.

La sostenibilità va però intesa secondo le tre dimensioni: ambientale, sociale e di governance. Su questo non possiamo non evidenziare come, negli ultimi anni, ci sia stato, il più delle volte, un approccio ideologico a livello europeo. Gli eventi recenti, in ultimo le proteste riguardanti la Politica Agricola Comune, evidenziano come l'approccio dell'Unione Europea debba avere come riferimento le specificità economiche, culturali e anche orografiche dei territori. Tutti vogliamo puntare agli obiettivi di transizione ecologica e di rispetto ambientale che si pone

l'UE ma le modalità per raggiungere tali obiettivi devono essere demandate ai governi nazionali e regionali. In questo senso rientra anche il giudizio critico alla Corporate Sustainability Reporting Directive, già operativa dal gennaio 2023, e che sarà obbligatoria per tutte le aziende entro il 2027."

"L'evento internazionale di oggi che il FLC ha organizzato con il supporto di Regione Lombardia si inserisce a pieno titolo nelle attività di sensibilizzazione e di conoscenza che l'associazione svolge in modo sistematico a beneficio non solo dei suoi soci ma di tutto il comparto." Così ha commentato il presidente del Freight Leaders Council, Massimo Marciani. "In questo caso – ha aggiunto – per effetto dell'entrata in vigore della CSRD, la Corporate Sustainability Reporting Directive, che dal 2024 diventerà obbligatoria per tutte le aziende con più di 250 dipendenti e poi via via per tutte le aziende entro il 2027, saranno sempre di più le aziende interessate dall'obbligo del bilancio di sostenibilità. In tale contesto le aziende di logistica debbono avviare immediatamente un percorso virtuoso che le porti ad essere partner affidabili e resilienti del comparto produttivo e distributivo. Il ruolo del FLC è da sempre quello di facilitare le aziende in questo percorso virtuoso verso la sostenibilità."

Valentina Tundo Carrier Management Director per CHEP Europe e vicepresidente FLC ha

concluso:

"Nel supporto che il FLC vuole fornire a chi opera nell'industria del trasporto, ci proponiamo non solo di fornire linee guida su "cosa" deve essere fatto, ma anche su "come" è possibile procedere, fornendo spunti e suggerimenti che attingono da esperienze concrete e tangibili. In quest'ottica si inserisce l'intervento su Lean & Green di CHEP. La certificazione come facilitatore e acceleratore della trasformazione che le aziende devono attuare per arrivare in tempo e con processi adeguati e snelli agli obiettivi di sostenibilità'."

Il confronto tra esperti e le sessioni di networking hanno permesso alle aziende partecipanti di acquisire una visione chiara e completa del panorama normativo e delle opportunità emergenti nel campo della logistica sostenibile, consentendo loro di sviluppare strategie efficaci per il futuro.

Convegno promosso dal Freight Leaders Council e Intesa Sanpaolo Innovation Center: le conclusioni

(FERPRESS) – Torino, 7 MAR – L'industria logistica deve giocare un ruolo fondamentale nel rendere più vicino il futuro dell'economia globale nel segno dell'economia circolare e della sostenibilità.

È questa la conclusione del convegno "Circular economy e ESG: implicazioni per la logistica" organizzato ieri a Torino dal Freight Leaders Council (FLC), associazione che rappresenta i principali gruppi logistici italiani, in collaborazione con il socio Intesa Sanpaolo Innovation Center, impegnato attivamente, tra le altre cose, ad accelerare il cambiamento aziendale con strategie di open innovation focalizzate sull'economia circolare.

Con una crescente attenzione alle tematiche ambientali e alla responsabilità sociale delle imprese, l'adozione di strategie di logistica sostenibile non è più una scelta, ma una necessità per rimanere competitivi e rispondere alle aspettative dei consumatori e degli investitori.

Durante il convegno, tenutosi nel grattacielo Intesa Sanpaolo, è emerso un quadro dettagliato dei principali filoni tematici che influenzano il settore logistico. Uno dei punti salienti è stata l'analisi dei macro scenari sulle materie prime e del loro impatto sull'industria logistica. Con una presentazione esaustiva dei diversi scenari, gli esperti di Intesa Sanpaolo Innovation Center hanno analizzato i rischi legati alla complessa situazione geopolitica, con particolare riferimento ai problemi emergenti nel Mar Rosso. Inoltre, è stata approfondita l'analisi delle previsioni sull'andamento delle materie prime, inclusi petrolio e derivati, diritti di emissione e metalli industriali. Tale approfondimento ha fornito agli imprenditori logistici una prospettiva chiara sui possibili sviluppi futuri e sulle strategie da adottare per mitigare i rischi.

Altro tema centrale è stato l'esplorazione dell'Economia Circolare e delle sue implicazioni per il settore logistico. Particolare attenzione è stata rivolta al posizionamento di Intesa Sanpaolo, con una presentazione dettagliata dell'offerta della Banca per supportare le aziende nell'adozione di pratiche circolari, con un focus sul Circular Economy Lab e sulle iniziative volte a promuovere una maggiore sostenibilità ambientale e una gestione più efficiente delle risorse. Infine, è stato affrontato il tema dell'innovazione a supporto del settore logistico, anche attraverso lo sviluppo di start up, per il quale Intesa Sanpaolo Innovation Center mette a disposizione specifici strumenti finanziari. Sono stati, infine, discussi il concetto di Open Innovation, le tecnologie emergenti come Infinity ID e Wenda e il loro potenziale impatto sul futuro della logistica.

Massimiano Tellini, Head of Circular Economy, Intesa Sanpaolo Innovation Center, ha dichiarato: "L'adesione di Intesa Sanpaolo Innovation Center al Freight Leader Council testimonia l'attenzione verso la rilevanza strategica che il settore del trasporto e della logistica rivestono nel supportare il processo di ridisegno e transizione del sistema industriale verso un'economia circolare innovativa e rigenerativa del capitale naturale. La vulnerabilità delle catene di approvvigionamento e l'adozione di innovazioni tecnologiche dedicate, accompagnate alla rimodulazione delle competenze, rappresentano sfide sistemiche che i player del settore possono affrontare con successo in logica di open innovation e collaborazione di filiera."

"La logistica abbraccia gli standard ESG come pilastro fondamentale per un futuro sostenibile e responsabile, garantendo efficienza operativa e riduzione dell'impatto ambientale, quella logistica che rappresenta il cuore pulsante dell'economia italiana, in grado di realizzare un trasporto efficiente delle merci, contribuendo in modo significativo alla crescita e alla competitività del Paese." È quanto ha commentato Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council.

L'innovazione, la sostenibilità e l'efficienza nella logistica sono stati anche i temi al centro della visita, organizzata in esclusiva per i soci del Freight Leaders Council (FLC), all'Interporto di Torino S.I.TO. Lo Scalo Internazionale Torino Orbassano è una piattaforma logistica intermodale situata nell'area metropolitana di Torino. Si occupa principalmente dello smistamento e dello scambio di merci tra diverse modalità di trasporto, come ferrovia, strada e navigazione interna. È un importante nodo per

la distribuzione delle merci nel Nord Italia e nei paesi limitrofi e contribuisce alla crescita economica e alla competitività del territorio.

Il presidente di SITO, Giambattista Quirico, ha accolto i partecipanti del convegno all'Interporto, dove sono attualmente in fase di esecuzione importanti lavori di ammodernamento e potenziamento del terminal ferroviario di proprietà della Società, ai quali si aggiungeranno nei prossimi mesi altri investimenti di completamento. L'amministratore delegato della partecipata SITO LOGISTICA, Enzo Pompilio d'Alicandro, ha aggiunto che "innovazione, sostenibilità ed efficienza sono i principi a cui si ispira il Piano Industriale della SITO, approvato dai soci ed in via di attuazione. Tali principi – ha proseguito – sono stati declinati su precise linee di intervento: facilità di insediamento; connessioni fisiche e digitali; efficientamento energetico e produzione di energia rinnovabile; impatto sociale, governance".

I partecipanti hanno potuto constatare come i concetti discussi durante il convegno possano trovare concretezza in una piattaforma logistica pensata 40 anni fa ed ora orientata allo sviluppo di una nuova logistica.

Durante la visita, è stato possibile, inoltre, esaminare da vicino le avanzate infrastrutture e le innovative soluzioni logistiche messe in atto dalla struttura, aprendo così nuove prospettive per lo scambio di conoscenze e per un miglioramento globale del settore logistico.

ROMA CAPITALE

Roma: board BEI in Campidoglio. Si è parlato di come finanziare le nuove tratte metro del Pums

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – In Campidoglio, con il Sindaco Roberto Gualtieri, abbiamo incontrato la Presidente Nadia Calviño e il board della BEI, European Investment Bank.

Lo annuncia sulla propria pagina Facebook l'assessore Patanè.

"È stato un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo anche parlato di come finanziare le nuove tratte delle metropolitane di previste nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile il cui ammontare totale è di circa 15 miliardi. All'interno di questo quadro complessivo – scrive Patanè – abbiamo individuato le linee che sono più avanti nella progettazione e nell'iter autorizzativo e che corrispondono a quattro nuove tratte della metropolitana di Roma: prolungamento della Linea A, da un lato fino a Monte Mario, dall'altro fino a Montespaccato; prolungamento Linea B, da Rebibbia a Casal Monastero; prolungamento della Linea C oltre Farnesina fino a Grottarossa e realizzazione della nuova Linea D partendo da Via Ugo Ojetti. Il costo totale di queste quattro linee o tratti di linea ammonta a circa 8.5 miliardi di euro.

Come primo step, sarebbe di grande supporto per l'amministrazione avere da Bei una consulenza sugli strumenti ottimali per garantire un mix economico-finanziario sostenibile, fatto di investimenti pubblici a fondo perduto, fondi privati, finanziamento a mutuo, che consenta la realizzazione di opere così strategiche per la città.

Roma: Patanè, pubblicata gara per prolungamento Metro A fino a Montespaccato e Monte Mario

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – Lunedì scorso abbiamo pubblicato la gara per la progettazione del prolungamento della #MetroA oltre Battistini che nelle previsioni di Pums dovrà arrivare da un lato a Montespaccato-Gra e dall'altro a Monte Mario.

Lo scrive l'assessore Patanè nella sua pagina Facebook.

Il tratto oggetto della progettazione è quello che va da Battistini a Torrevecchia-Montespaccato con le due nuove stazioni interrate di Bembo e Torrevecchia a distanza di circa 1 km, con due parcheggi di scambio nelle relative stazioni a Bembo di 450 posti e a Torrevecchia di 2100 posti. Nella stazione di Torrevecchia verranno previsti sia il deposito per 6 treni sia la predisposizione per l'ulteriore prolungamento fino al Gra.

Pendolaria 2024: Roma tra le città peggiori in Europa in termini di dotazione di binari

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – La Capitale porta a casa un triste primato, è tra le città europee peggiori in termini di dotazioni di binari e metro, e a livello nazionale risulta essere il comune più colpito dal 2010 al 2023 dagli eventi meteorologici estremi che hanno causato danni proprio alle infrastrutture di trasporto pubblico o interruzioni al servizio. A fare il punto, con dati e analisi, è il report "Pendolaria – Speciale aree urbane" di Legambiente diffuso oggi nell'ambito della campagna Clean Cities e che mette in luce i ritardi dell'Italia, i nodi irrisolti di Roma, ma anche gli impatti che gli eventi meteo estremi stanno avendo sulle infrastrutture del trasporto pubblico.

"A Roma l'anello ferroviario, le stazioni strategiche come quella di Pigneto, i nuovi tram e metro, il raddoppio di tratte ferroviarie, la rigenerazione delle ferrovie urbane sono tutti progetti che aspettano da decenni di vedere la luce – dichiara Amedeo Trolese responsabile mobilità di Legambiente Lazio – e a causa di questi terribili ritardi, aumenta ulteriormente il gap infrastrutturale nei confronti delle altre capitali europee dove invece si continua a generare mobilità pubblica collettiva e su ferro. Non sarà neanche l'anno giubilare a portare novità ma sarà determinante concretizzare i progetti che oggi ci sono, vedendo attivati ovunque i cantieri della transizione ecologica nella mobilità sostenibile, dopo anni e anni durante i quali si sono visti solo rendering

Tra le città, Roma è tra le peggiori in Europa in termini di dotazione di binari di metro: 1,43 km ogni 100mila abitanti, ben lontani da altre capitali quali Londra (4,93), Madrid (4,48), Berlino (4,28).

"La Capitale d'Italia – commenta Roberto Scacchi, responsabile mobilità di Legambiente e presidente di Legambiente Lazio – è tra le peggiori in Europa per dotazione di binari di metro e tranvie, le opere oggi finanziate non basteranno certo a colmare il divario con le altre città. Bisogna invece accelerare vertiginosamente e rigorosamente con tutti i progetti mancanti, quei cantieri della transizione ecologica con i quali dare l'impulso per un gran salto di qualità nella mobilità romana: ogni chilometro di nuovi tracciati per le metro, la chiusura

dell'anello ferroviario e ogni tram, a partire da quello che dalla stazione Termini raggiungerà San Pietro cambiando in meglio il cuore di Roma".

Molti i progetti in stallo su cui Legambiente riporta l'attenzione: la chiusura dell'Anello Ferroviario romano, sul quale dapprima ci sono state le coperture finanziarie dei fondi del PNRR, poi tagliate con la revisione della scorsa estate, 175 milioni di euro in meno sui 262 che erano disponibili inizialmente. Rimane ora un progetto pronto da 30 anni, passato al vaglio dei cittadini ma che scompare dall'orizzonte. Il 'nodo Pigneto' che prevede la realizzazione di una nuova stazione di interscambio tra ferrovie regionali e metro C nel quadrante est. Ad oggi sono andati deserti 3 bandi di gara, la costruzione non è mai iniziata e si viaggia con un ritardo di almeno 6 anni. Sulla questione stazioni sono previsti anche "Piani di assetto" di Tiburtina, Tuscolana, Trastevere e Ostiense, di cui però non si ha nessun aggiornamento. Il quadruplicamento della Ciampino-Capannelle, anch'esso finito nei tagli della revisione del PNRR insieme al raddoppio Cesano-Vigna di Valle sulla FL3, mentre il raddoppio della FL2 fino a Guidonia ancora non vede una conclusione. In previsione del Giubileo del 2025, tra le nuove linee tranviarie finanziate all'interno del PNRR, vi sono quella lungo Viale Palmiro Togliatti e la TVA (Termini-Vaticano-Aurelio), quest'ultima, rimandata al 2026 perché non sarebbe stata inaugurata in tempo per il Giubileo e i cantieri aperti avrebbero peggiorato la viabilità di aree cruciali agli eventi del 2025, è protagonista di incomprensibili polemiche che vanno avanti da mesi e che mirano a uno stop dell'opera per motivi surreali, ossia il presunto impatto visivo e acustico su Via Nazionale. Una menzione particolare merita la ferrovia Termini-Giardinetti che dall'estate 2015 vede appeso al capolinea di Giardinetti un avviso che notifica la chiusura della tratta Centocelle-Giardinetti. Sono passati quasi 9 anni e nulla è cambiato, lasciando inutilizzati 3 km di binari in un quadrante a dir poco problematico per ingorghi e scarsità di servizi pubblici.

Per consultare il Report completo [clicca qui](#).

Antitrust: taxi, aumentare il numero delle licenze e la flessibilità dei turni

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – Continua l'attività dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel settore del servizio taxi. Già ad agosto 2023 l'Antitrust aveva inviato una prima richiesta di informazioni ai Comuni di Milano, Napoli e Roma e alle principali cooperative e piattaforme per la prenotazione dei taxi al fine di valutare le condizioni di fornitura del servizio e far luce sui gravi disservizi riscontrati dall'utenza.

Terminata l'analisi delle informazioni acquisite, l'Autorità ha inviato una segnalazione ai suddetti tre Comuni in cui venivano evidenziate alcune importanti criticità come la strutturale insufficienza delle licenze per soddisfare la domanda (che genera un numero molto elevato di richieste inevase e tempi di attesa eccessivamente lunghi); una diffusa inerzia dei Comuni nel richiedere alle cooperative di taxi le informazioni necessarie a verificare l'adeguatezza del servizio, con esiti negativi in termini di rilevazione e correzione tempestiva di eventuali criticità; un'eccessiva rigidità del regime dei turni.

Il 17 novembre 2023 l'AGCM ha rivolto un'altra richiesta di informazioni ai Comuni e alle cooperative di taxi di Bologna, Firenze, Genova, Palermo e Torino. Nel Comune di Palermo è emersa la strutturale carenza dell'offerta e l'assenza di

controlli e di misure di regolamentazione flessibile dei turni, mentre nel Comune di Firenze è risultata la mancanza di un meccanismo di monitoraggio sull'erogazione e sulla qualità del servizio, per cui l'Autorità ha deciso di inviare ai medesimi una segnalazione in cui sono state evidenziate tali criticità.

Viceversa nei Comuni di Bologna, Genova e Torino non sono emerse particolari criticità nell'offerta del servizio, per cui non è stata inviata loro alcuna comunicazione.

Inoltre, per migliorare l'efficienza e la qualità del servizio taxi, l'Antitrust – anche in base a quanto sperimentato in alcuni Comuni – ha suggerito nelle proprie segnalazioni l'adozione di alcune misure correttive.

Innanzitutto, occorre adeguare il numero delle licenze alla domanda spingendo l'aumento oltre il tetto del 20% fissato in via straordinaria nel cosiddetto decreto Asset (n. 104/2023 convertito nella legge 9 ottobre 2023, n. 136), all'uopo adottando in tempi brevi i bandi di concorso pubblico per l'assegnazione delle nuove licenze.

In secondo luogo, è necessario rendere stabile ed effettivo il monitoraggio sulla qualità del servizio, richiedendo, almeno annualmente, alle cooperative di taxi le informazioni necessarie per stabilire se il numero di licenze attive sia sufficiente a soddisfare la domanda, rendendo pubblico l'esito del monitoraggio.

Secondo l'Autorità andrebbero altresì adottate misure aggiuntive, come la regolamentazione dell'istituto delle doppie guide, l'implementazione del taxi sharing e l'efficientamento dei turni. In tal senso, ad esempio, a Firenze – nei periodi di maggior domanda – i tassisti possono svolgere i propri servizi con più flessibilità e l'amministrazione comunale può rilasciare licenze temporanee. Si ricorda che il taxi sharing è obbligatorio quando almeno tre utenti sono diretti verso la stessa zona di destinazione.

Infine, nell'ottica di mantenere un adeguato livello del servizio taxi per il trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità, i Comuni devono adeguare, laddove necessario, il numero di licenze taxi rilasciate a vetture attrezzate per svolgere questo particolare servizio.

Roma: convegno-summit Cifi sull'anello ferroviario. Patanè: fare, non pianificare sempre da capo

(FERPRESS) – Roma, 4 MAR – Convegno-summit organizzato come capofila dal CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) sull'anello ferroviario di Roma.

Una Circle-Line di cui si discute – ha spiegato il coordinatore del convegno Claudio Cipollini – fin dall'800, e che poi da 35 anni a questa parte ha vissuto fasi molto alterne, vicende controverse, ma anche alcune parziali realizzazioni sostanziali come la rete di ferrovie metropolitane (le otto Ferrovie Laziali-FL). Oggi il progetto di RFI-Rete Ferroviaria Italiana prevede la chiusura dell'anello ferroviario nord di Roma nella tratta Valle Aurelia – Tiburtina, e in particolare la realizzazione di una nuova stazione a Tor di Quinto (di interscambio con la Roma – Viterbo), il potenziamento della stazione Val d'Ala e il raddoppio nella tratta Valle Aurelia – Vigna Clara. Il Piano della Mobilità di Roma Capitale prevede la realizzazione di altre stazioni inerenti l'anello, ma la discussione oggi sull'anello ferroviario di Roma non può prescindere dalla realizzazione della nuova stazione di Pigneto – nella

zona Sud -, opera prevista anche dal PNRR e destinata a diventare il terzo nodo di interscambio metro-ferro della Capitale.

Il solo elenco degli argomenti indica la vastità dei temi oggetto di dibattito, confermata anche dal numero dei relatori intervenuti (18), tra cui – in particolare – l'assessore alla Mobilità di Roma Capitale Eugenio Patanè; l'amministratore delegato di RFI Giampiero Strisciuglio; la presidente e AD di Roma Mobilità Anna Donati; il presidente della Commissione Mobilità dell'Ordine degli Ingegneri Giovanni Mantovani; e altri esperti del settore o rappresentanti di organismi istituzionali. Il convegno è stato anche un momento ulteriore di confronto tra Roma Capitale e RFI, che ha presentato i vari progetti e le relazioni sullo stato di realizzazione. Il quadro degli interventi risulta ben definito, anche se rimangono ancora da definire (attraverso un'ulteriore fase di riflessione avviata in sede di conferenza dei servizi) le modalità di interconnessione con la direttrice Tiburtina, e la questione dei finanziamenti delle opere, che – al momento – risultano finanziate solo in parte.

L'assessore Patanè è stato il più puntuale nel sottolineare che oggi Roma non ha più bisogno di apinificare nuovi progetti, ma di realizzare concretamente quelli che già ci sono; sono ovviamente possibili dei miglioramenti, ma i ritardi accumulati sono talmente tanti e – soprattutto – Roma non ha mai avuto uno strumento di pianificazione così forte come il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (che oggi presenta anche la sua appendice del Piano Urbano della Logistica Sostenibile) da dover ricominciare tutto da capo.

Il convegno ha suggerito alcuni punti fermi che – al di là della realizzazione delle opere infrastrutturali, ormai improcrastinabili e traguardate ad un orizzonte 2030 – devono presenziare all'effettiva funzionalità dei servizi sull'anello ferroviario: 1) il servizio passeggeri deve essere un servizio effettivamente metropolitano, il che significa aumento di mezzi e frequenze e tempi di percorrenza ridotti; 2) vanno differenziati non solo il traffico passeggeri e merci, ma anche il traffico passeggeri metropolitano e quello regionale; 3) il progresso tecnologico è la chiave per gestire tutte le innovazioni di processo. In particolare, il piano di RFI per l'adozione dell'ERTMS HD (High Density) sui nodi (come quello di Roma) diventa risolutivo, consentendo distanziamenti fino a 2 minuti e incrementi di capacità a parità di infrastruttura; 4) il ruolo della programmazione e pianificazione rimane fondamentale, e quindi anche la collaborazione tra i tre soggetti Comune di Roma Capitale, Regione Lazio e gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Rimane il vulnus che Roma è l'unica capitale in Europa a non avere un suo statuto specifico e in parte risulta ancora gestita con le stesse regole burocratiche di Sgurcola Marsicana.

Una sintesi più ampia del convegno sul prossimo numero di Mobility Press.

☹



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