UNINDUSTRIA
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE
ROMA • FROSINONE • LATINA • RIETI • VITERBO

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 12 anno X, dal 22 marzo 2021 al 29 marzo 2021

con la collaborazione di

AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
Dal 22 marzo al 29 marzo 2021

Sommario

Sommario

INTERNAZIONALE 4
Commissione europea: ok a 270 mln a sostegno di operatori italiani trasporto ferroviario merci e passeggeri colpiti dal Coronavirus 4
Blocco canale Suez, MSC: «tra le maggiori interruzioni del commercio globale degli ultimi anni» 4
L'ANALISI / Incidente Suez: Conseguenze e danni da ritardo - Contratti, penali e rischio pirateria 5
Coda di 370 navi a Suez, arriva rimorchiatore italiano 8
Göteborg: dati ufficiali mostrano che nel 2020 il porto è cresciuto più di altri porti in Svezia e in Europa 9
Nuovo headquarter Rif Line a Fiumicino. Rafforzato polo di Pomezia e nuovo ufficio in Myanmar 10
Amazon Innovation Award 2021: sfida per la gestione efficiente e sostenibile dell'ultimo miglio 10
ITALIA 12
Senato: audizione-fiume di Giovannini in Senato. Attesa per lavoro ministeri per Recovery Plan 12
PNRR: il Governo accoglie il parere e le osservazioni della Commissione Lavori pubblici del Senato 12
Antitrust: inviate a Governo proposte per Legge concorrenza tra cui riforma servizi pubblici locali e riduzione affidamenti in house 13
Assaeroporti: pronti a partire progetti per oltre 3 mld. Governo inserisca il settore nel Recovery 13
ANFIA: febbraio crescita a doppia cifra per mercato autocarri e veicoli trainati. Male gli autobus 14
Bici: Ancma, nel 2020 oltre 2 milioni di pezzi venduti. Crescono le tradizionali (+14%), volano le eBike (+44%) 16
Recovery: ok da Commissioni a misure per trasporto commerciale bus. Vinella (ANAV), recepite le nostre richieste 17
MIMS: a Province e Città metropolitane ulteriori 1,150 mld per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti 17
Enel X e Fincantieri impegnate nella transizione energetica del trasporto marittimo in Italia 18

Merlo (Federlogistica), porti italiani impreparati ad affrontare emergenze. Allerta massima su lancio Rotta Artica /filo cinese 19

CNR: studio su scenari futuri e qualità dell'aria nelle città italiane in relazione alla mobilità elettrica 20

Recovery Plan: Iacovone, necessario inserirlo in programma infrastrutturale più ampio .. 21

Alitalia: Di Bernardino, obiettivo deve essere grande compagnia e salvaguardia nazionale 21

Approvato il progetto di scissione parziale proporzionale di Astaldi in favore di Webuild 22

Webinar del ciclo La Primavera di For.Fer: 1 aprile l'evento dal titolo "La manutenzione predittiva"..... 24

LAZIO 25

Alitalia: Regione Lazio scrive a ministri Giorgetti, Orlando e Giovannini su tutela dei lavoratori..... 25

AdsP Mare Tirreno Centro Settentrionale: ieri seduta del Comitato di Gestione 26

AdSP Tirreno C.S.: rinnovato l'accordo di collaborazione con la Escola Europea per "Formati al Porto" 26

Regione Lazio: prosegue audizione su sistema portuale Civitavecchia con particolare attenzione a difficoltà economico-finanziarie..... 27

ROMA CAPITALE 27

Clean Cities a Roma: video-denuncia di Legambiente sull'abbandono di 3 km di binari sulla Ferrovia Roma-Giardinetti 28

INTERNAZIONALE

Commissione europea: ok a 270 mln a sostegno di operatori italiani trasporto ferroviario merci e passeggeri colpiti dal Coronavirus

(FERPRESS) – Roma, 25 MAR – La Commissione europea ha approvato, in base alle norme sugli aiuti di Stato dell'UE, una misura italiana da 270 milioni di euro a sostegno sia del settore del trasporto ferroviario di merci che del settore del trasporto ferroviario di passeggeri nel contesto dell'epidemia di coronavirus.

La misura mira a preservare la competitività delle operazioni di trasporto ferroviario di passeggeri e a mantenere un'offerta di servizi stabile, affidabile e sufficiente. La misura, con un budget complessivo di 270 milioni di euro, consente all'Italia di sgravare gli operatori del trasporto ferroviario di merci e gli operatori commerciali di passeggeri ferroviari da parte dei costi relativi ai diritti di accesso ai binari (ovvero i diritti che le compagnie ferroviarie devono pagare per l'utilizzo della ferrovia). rete) nel periodo dal 10 marzo al 31 dicembre 2020.

Questo supporto aiuta gli operatori ferroviari in Italia a far fronte alla difficile situazione causata dall'epidemia di coronavirus, prevenendo la perdita di quote di mercato agli operatori stradali e preservando i benefici dello spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia raggiunti prima dello scoppio del coronavirus. La Commissione ha riscontrato che la misura è vantaggiosa per l'ambiente e per la mobilità in quanto sostiene il trasporto ferroviario, che è meno inquinante del trasporto su strada, riducendo al contempo la congestione stradale. Di conseguenza, la Commissione ha concluso che la misura è conforme alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, in particolare gli orientamenti della Commissione del 2008 sugli aiuti di Stato per le imprese ferroviarie ("gli orientamenti ferroviari").

Il vicepresidente esecutivo Margrethe Vestager, responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "Anche nel contesto dell'epidemia di coronavirus, è importante mantenere la competitività degli operatori di trasporto merci su rotaia e passeggeri commerciali rispetto ad altre modalità di trasporto, in linea con gli obiettivi del Green Deal dell'UE. Il provvedimento approvato oggi consente alle autorità italiane di sostenere ulteriormente questo settore nell'attuale difficile situazione. Continuiamo a lavorare con tutti gli Stati membri per garantire che le misure di sostegno nazionale possano essere messe in atto nel modo più rapido ed efficace possibile, in linea con le norme dell'UE ".

Blocco canale Suez, MSC: «tra le maggiori interruzioni del commercio globale degli ultimi anni»

https://www.corrieremarittimo.it/ I liner globali, tra cui MSC e Maersk, stanno dirottando gran parte delle navi da Suez verso il Capo di Buona Speranza. Secondo MSC il blocco del Canale di Suez avrà un impatto molto significativo sul traffico delle merci containerizzate, interrompendo le catene logistica oltre le attuali sfide causate dalla pandemia COVID-19.

GINEVRA - «Tutti i principali servizi di trasporto di container sono stati colpiti da questo incidente che ha temporaneamente disabilitato una delle arterie più importanti del commercio globale. MSC prevede che questo incidente avrà un impatto molto significativo sul traffico delle merci containerizzate, interrompendo le catene logistica più delle sfide esistenti causate dalla pandemia COVID-19». Specifica MSC, Mediterranean Shipping Company - seconda compagnia globali nel trasporto marittimo di container (3,8 milioni di Teu movimentati) -

Come riportato dalla testata di settore Shippingwhacht, MSC ha definito il blocco del Canale di Suez come «Tra le maggiori interruzioni del commercio globale degli ultimi anni», situazione che «avrà un forte impatto nel secondo trimestre del 2021».

«Come utente abituale del canale - spiega la compagnia - «MSC continuerà a monitorare molto da vicino la situazione per gli aggiornamenti e cercheremo di riprendere il passaggio non appena le autorità e i soccorritori avranno eliminato l'ostacolo e dato il via libera. Al momento non abbiamo informazioni concrete, o previsioni, su quando ciò avverrà».

Cambiamenti di servizio e programma:
«Nel frattempo, abbiamo iniziato a reindirizzare alcune navi per mantenere il flusso del carico su altre rotte. Si prega di notare che il transito via Suez viene definitivamente annullato nei seguenti casi:

Navi reindirizzate attraverso il Capo di Buona Speranza:
Australia Express service: MSC SINDY, voyage MA109A
2M America service: MAERSK ALGOL, voyage 108E
2M Elephant service: MAERSK SKARSTIND, voyage 109E
2M Emerald service: BREMEN, voyage UL108W
2M Emerald service: MSC BILBAO, voyage UL109W
INDUSA service: NORTHERN JAVELIN, voyage IV109R
INDUSA service: VARNA BAY, voyage IV110R
NWC to IPAK service: CONTI CORTESIA, voyage IP111R
2M Lion Service: MSC AMSTERDAM, voyage QL110W
2M Albatross service: MERETE MAERSK, voyage 111E
2M Silk Service: MAERSK MADISON, voyage 111E

Navi che sono state mandate indietro:

India-Med Service: MSC STELLA, voyage MI109R, scarica a King Abdullah Port e torna in India.
INDUSA Service: SEAMAX DARIEN, voyage IV108R, scarica nei porti mediterranei in attesa di ulteriri informazioni

MSC a causa dell'incidente prevede anche alcune mancate partenze e, in alcuni casi, potremmo dover adattare i volumi delle prenotazioni in base alla ridotta capacità disponibile su determinati servizi. In generale, i clienti MSC con merci in transito via Suez dal 23 marzo dovrebbero essere preparati a potenziali cambiamenti di schedule. Continueremo a comunicare ulteriormente con l'evolversi della situazione.

L'ANALISI / Incidente Suez: Conseguenze e danni da ritardo - Contratti, penali e rischio pirateria

https://www.corrieremarittimo.it/ Il blocco del Canale di Suez e del traffico marittimo internazionale di merci. Le conseguenze, i danni - forse incalcolabili - per logistica e industria. La cancellazioni dei contratti, le relative penali, i gravissimi pregiudizi per l'intera economia marittima e per i destinatari dei carichi presenti a bordo.

Pubblichiamo un intervento dell'avvocato marittimista, Rosa Abbate, studio legale PG Legal - Genova, Milano, Roma.

GENOVA - La nave cargo "EVER GIVEN" della società di navigazione taiwanese EVERGREEN CORP. è una portacontainer di grandi dimensioni, lunga 400 mt. e larga 50 mt, costruita nel 2018 (quindi nuova) capace di trasportare circa 20 mila teu e che il 23 marzo 2021, durante la navigazione nel Canale di Suez, si

incagliava a causa – pare – di avverse condizioni meteo dovute ad una improvvisa e violenta tempesta di sabbia che avrebbe limitato fortemente la visibilità durante il viaggio. A seguito di una manovra articolata, la nave si intraversava spiaggiandosi fra le due sponde opposte del Canale, e ove da allora è rimasta incagliata, fino alle ore 4,30 di stamani, ostruendo completamente la navigazione. Da quel giorno è stata quindi disposta dalla Suez Canal Authority la chiusura del Canale con il blocco dell'intero traffico marittimo in corso e, quindi, il fermo di tutte le navi che si trovavano in transito. Si è creato in tal modo un ingorgo di oltre 300 navi, quasi tutte cargo, costrette a rimanere ferme e in attesa delle operazioni di disincaglio. Operazioni che alle 4,30 (UTC) di stamani hanno avuto buon esito, riportando al galleggiamento la nave e permettendone il parziale disincaglio,

La navigazione del Canale di Suez rimane per il momento sospesa, il traffico alle navi dovrebbe riaprire stanotte secondo quanto appena annunciato dal capo della Suez Canal Authority (Sca), Osama Rabie. In questi giorni importanti interventi sono stati messi in atto con l'impiego di rimorchiatori specializzati nel salvataggio e nel recupero di navi di grandi dimensioni, come per il caso della nave da crociera COSTA CONCORDIA le cui operazioni, ora come allora, si sono presentate particolarmente complesse.

Gli effetti di questo evento si sono manifestati immediatamente in tutta la loro gravità in termini di perdite economiche e di costi ingentissimi, soprattutto (ma non solo) per il fermo obbligato delle navi bloccate nel Canale di Suez e già quantificato, benchè con una certa approssimazione, in circa 9 miliardi di dollari al giorno.

COSTI E CONTRATTI NAVI

I costi giornalieri della nave rappresentano, infatti, una delle voci più importanti e significative negoziate tra le parti nei contratti di utilizzazione delle nave in uso sul mercato (time charter party / voyage charter party) ed incidono sulle transazioni e il costo del trasporto stesso riflettendosi anche sul prezzo delle merci oggetto della compravendita e che devono essere trasportate per la consegna agli acquirenti.

LE MERCI

Per le merci oggetto delle operazioni internazionali di import /export l'aspetto più rilevante investe il trasporto delle materie prime necessarie per i cicli produttivi e indispensabili per l'economia in generale molte delle quali devono essere necessariamente trasportate via mare (ad es. petrolio, sostanze chimiche, carbone, oli, fertilizzanti, grano) sia per le loro caratteristiche (liquidi, secchi etc.) sia per soddisfare l'esigenza di rilevanti quantità (rinfuse, colli, di- mensioni etc.).

CLUSTER MARITTIMO

La spedizione marittima di merci è, inoltre, caratterizzata dalla esistenza di un vero e proprio "cluster" composto da operatori del settore che a vario titolo e con ruoli specifici e ben definiti realizzano e portano a compimento ogni singola operazione (spedizionieri, agenti, compagnie di navigazione, noleggiatori di navi, assicuratori traders, porti, autotrasportatori).

L'IMPATTO

L'incidente della nave EVER GIVEN ha avuto un violento impatto su questo sistema -consolidato da decenni- producendo una serie di conseguenze a "effetto domino" per tutti gli operatori interessati (navi, merci, assicuratori, grande distribuzione, utilizzatori finali etc.) di proporzioni catastrofiche a livello economico e scaturenti sia dall'incidente che ha interessato la EVER GIVEN e tutti i suoi containers a bordo, ma altresì dall'impossibilità per le altre navi cargo di transitare attraverso il Canale di Suez che costituisce da sempre la via privilegiata per il traffico commerciale marittimo e il più importante sbocco nel Mediterraneo (e, poi, verso Gibilterra e gli Stati Uniti ed il Sud America).

Il blocco del transito navale nel Canale di Suez ha indotto alcune compagnie di navigazione a dirottare le proprie navi verso l'itinerario alternativo, peraltro l'unico possibile, della circumnavigazione dell'Africa, con tutti i maggiori e ingentissimi costi aggiuntivi, l'aumento dei tempi di navigazione, nonché di ulteriori rischi, tra l'altro, per la costante e massiccia presenza di pirati nelle zone battute da quelle rotte.

EFFETTI PER L'ITALIA

L'Italia è uno dei Paesi al centro delle tradizionali rotte commerciali e di non secondaria importanza quanto a volume di import/export di merci (materie prime, merci varie, semilavorati, etc.) e, pertanto, le conseguenze dell'incidente della nave EVER GIVEN non mancheranno sia per le merci e gli aventi diritto/acquirenti, che probabilmente dovranno sopportare costi imprevisti ed ingenti (avarie, danni da ritardo, cancellazioni di contratti, penali) ma anche per gli operatori del settore navale (tra le altre, la nave italiana JOLLY COBALTO si trova attualmente tra quelle ferme in coda nel Canale di Suez).

LE CONSEGUENZE SULLE MERCI

Le conseguenze pregiudizievoli dell'incidente coinvolgono, quanto alle merci, sia quelle che si trovano a bordo della nave incagliata e che quelle a bordo delle altri navi rimaste bloccate nel Canale investendo quindi tutti i possibili settori della produzione, dell'industria e dell'economia trattandosi di molte navi con a bordo le più svariate tipologie di merci e materie prime (petrolio, granaglie, minerali, sostanza chimiche, pezzi per industrie automobilistiche, materie prime alimentari, merci deperibili, prodotti per l'industria etc. etc.) anche di natura e qualità tali per cui la prolungata permanenza a bordo, così come la mancata e/o ritardata immissione nei cicli di produzione può essere causa di avaria anche irreversibile, di impossibilità di utilizzo , di perimento (alcune navi trasportano anche animali vivi).

DANNI DA RITARDO

A queste perdite si aggiungono i danni da ritardo con possibili, derivanti cancellazioni dei contratti e relative penali così come fermi di produzione per mancanza dei pezzi ordinati o delle materie da lavorare. Per queste ragioni è già un dato di fatto attuale l'esistenza di danni ingenti per l'industria -anche italiana- per il mancato arrivo nei tempi previsti e contrattualizzati delle merci non ancora consegnate perché rimaste bloccate nel Canale di Suez , e quindi, oggetto di un contratto di trasporto tecnicamente "non performato" e quindi fonte di possibili responsabilità e pretese risarcitorie.

Oltre ai danni veri e propri alle merci, ulteriori aspetti vengono in rilievo per le maggiorazioni di spese e costi imprevisti e ingenti a cui si trovano esposti i caricatori/ ricevitori delle merci l'armatore e/o noleggiatori della nave incagliata e, per essi, dei relativi assicuratori (della nave EVER GIVEN, dei carichi, inclusi quelli delle altre navi ferme, della responsabilità verso i terzi).
Questo per quanto concerne i costi di salvataggio, recupero e probabilmente rimorchio delle nave (attraverso l'impiego dei rimorchiatori già all'opera e giunti anche dall'Italia) e che sono ripartiti fra tutti i predetti soggetti come prevede la normativa marittima internazionale (e relativa regolamentazione contrattuale) della Convenzione Salvage del 1989 in tema di salvataggio e delle Regole di York e Anversa in materia di avarie comuni in ottemperanza al principio dell'obbligazione contributiva vigente nella spedizione marittima e sostanzialmente fondata sulla ripartizione degli oneri, incluso il compenso di salvataggio, fra tutti i partecipanti alla spedizione.

EFFETTI DISRUPTIVE

Lo scenario è ancora una volta quello di un effetto disruptive dell'originario equilibrio della supply chain già verificatosi in occasione dello scoppio dell'epidemia da covid -19 che ha avuto pesanti riflessi sulla catena logistica del trasporto marittimo internazionale di merci e la stessa IMO, all'indomani dalla dichiarazione di pandemia da parte dell'OMS, si è immediatamente attivata con l'emanazione di importanti linee guida e raccomandazioni rivolta agli Stati.

RECLAMI E DISPUTE LEGALI

I danni economici derivanti o comunque riconducibili all'incidente della nave EVER GIVEN diventano fonte certa di reclami da parte dei destinatari delle merci nei confronti della nave, ma altresì fonte di numerose e svariate dispute nell'ambito dei rapporti tra armatori e noleggiatori riguardo ad es. i tempi di attesa, la mancata esecuzione del contratto, il ritardo nel viaggio, le spese di soccorso e recupero, cui si aggiungono quelli dei soggetti coinvolti nelle altre spedizioni marittime rimaste ferme nel Canale di Suez.

IMPATTO SU ASSICURATORI, CONTRATTI CHARTER
Il tutto, con un significativo e importantissimo impatto sugli assicuratori che dovranno gestire sinistri e pretese di indennizzo altissime per ogni tipologia di copertura di marine insurance (cargo claims, demurrages, P & I liabilities, salvage compensations, etc.). Il cambio di itinerario già opzionato da alcune compagnie di navigazione che hanno invertito la rotta delle loro navi verso la circumnavigazione dell'Africa presenta aspetti problematici non solo per i maggiori costi inevitabili per il viaggio più lungo (approviggionamenti, bunker, estensione di coperture assicurative, modifiche ai contratti di vendita e trasporto) ma anche per le modifiche ai contratti in corso di utilizzazione delle navi (charter parties) e delle merci (sale contracts) non sempre agevoli sia da un punto di vista pratico che giuridico (il più delle volte sono regolati dalla legge inglese).

RISCHIO PIRATERIA
L'aspetto assicurativo diventa preminente atteso il possibile aumento dei rischi della navigazione e in particolare dei fenomeni di pirateria in quelle aree dell'Africa (Golfo di Aden, Somalia, e altri) e che potrebbero concretizzarsi proprio in occasione di un aumento del traffico navale cargo che navigano probabilmente senza scorta.

Nell'attesa di arrivare alla riaperture dei traffici nel Canale e di un ritorno al normale traffico marittimo, è stato tuttavia, scongiurato il rischio di ulteriori problemi legati alla necessità di un trasbordo dei container presenti sulla EVER GIVEN con tutte le conseguenze in termini di spese enormi e tempi lunghissimi che avrebbero gravato in gran parte sui clienti e i destinatari delle merci, per la salvezza dell'intera spedizione, delle altre navi ferme in coda e per evitare ancora l'aumento dei costi.

Coda di 370 navi a Suez, arriva rimorchiatore italiano

ANSA) - IL CAIRO, 28 MAR - Suez non si sblocca. Ora si spera nell'alta marea notturna per cercare di smuovere il portacontainer gigante che da sei giorni ostruisce il Canale e con esso parte del commercio mondiale. E per aiutare i rimorchiatori in azione, tra cui uno italiano, si sta preparando il titanico scarico di parte dei suoi quasi 20 mila container.

Ma diversi armatori temono l'ingorgo di centinaia di navi che si è formato e hanno già dato ordine di cambiare rotta e fare il periplo dell'Africa. Un tentativo di smuovere il mega-cargo lungo come quattro campi da calcio era previsto per le 16 di domenica ma è stato rinviato nella notte sperando appunto in un innalzamento della marea. A sostegno de 12 rimorchiatori impiegati finora, fra cui un paio definiti "giganti", ne sono sono arrivati nelle ultime ore altri due: uno olandese e l'italiano 'Carlo Magno'. Nei lavori di dragaggio, si sono raccolti finora 27 mila metri cubi di sabbia a una profondità che ha raggiunto i 18 metri. Per alleggerire la nave e agevolare l'intervento de rimorchiatori, il presidente egiziano Abdel Fattah al Sisi in persona ha ordinato preparativi per scaricare i container: una fonte ufficiale delle operazioni venerdì aveva parlato della necessità di rimuoverne almeno 600, ma aveva avvertito che potrebbero volerci "giorni". Fonti citate dal giornale specializzato Lloyd's List hanno riferito comunque che l'ottimismo sta crescendo e si spera di muovere il portacontainer panamense "nelle prossime 24-48 ore". Intanto però è salito a 369, tra cui una trentina di petroliere, il numero delle navi in attesa dentro e attorno al Canale di Suez: si tratta soprattutto di 'bulk container' e porta-container come la Ever Given incagliata. In vista di tempi di smaltimento dell'ingorgo che vengono stimati già attualmente in 3-6 giorni, c'è stato quindi un aumento delle navi che stanno optando per il periplo dell'Africa, con i conseguenti ritardi di due settimane nelle consegne, segnala Lloyd's List. Il gigante dei trasporti danese Mersk ha annunciato il coinvolgimento di 32 proprie navi e il dirottamento verso il capo di Buona Speranza di 15. La compagnia francese Cma-Cgm ha annunciato il cambio di rotta di due cargo diretti in Asia. Il colosso tedesco delle assicurazioni Allianz ha avvertito che il blocco del Canale potrebbe essere "la pagliuzza che spezza la schiena del commercio globale". Fra i segni dell'impatto della chiusura si segnala anche un razionamento dello già scarso carburante in Siria. Una stima indica in 9,6

miliardi di dollari al giorno il valore del traffico marittimo bloccato a Suez, attraverso cui transita circa il 30% dei container in giro per il mondo e circa il 12% del commercio mondiale. Per l'Italia si tratta del 40,1% dell'import-export marittimo. In sosta c'è una miriade di tipi di merci: dai mobili Ikea al bestiame. L'ong 'Animals International' teme una potenziale "tragedia" per circa 130 mila animali, di cui comunque le autorità egiziane hanno mostrato di interessarsi inviando veterinari a bordo di cargo con pecore europee destinate a Giordania e Arabia Saudita. Oltre agli Usa, anche la Russia ha offerto aiuto per risolvere un blocco che in Egitto ha scatenato anche la fantasia dei superstiziosi: visto l'accavallarsi in una settimana di un portacointainer incagliato a Suez, di uno scontro fra treni con 19 vittime a Sohag e del crollo di un edificio al Cairo con 25 morti, sui social impazza la tesi della 'maledizione dei faraoni', spiegata col disturbo arrecato agli antichi re egizi dall'imminente traslazione di 22 mummie dal Museo di piazza Tahrir. A smentire la macabra teoria è dovuto intervenire l'archeologo superstar Zahi Hawass. (ANSA).

Göteborg: dati ufficiali mostrano che nel 2020 il porto è cresciuto più di altri porti in Svezia e in Europa

(FERPRESS) – Roma, 26 MAR – Il porto di Göteborg è di gran lunga il più grande porto per container della Svezia. I dati ufficiali recentemente pubblicati mostrano che il porto è cresciuto ancora di più rispetto ad altri porti in Svezia e in Europa.

I volumi dei container nel porto di Göteborg sono aumentati dello 0,5% nel 2020. Ciò può essere confrontato con i dati recenti pubblicati dall'organizzazione dei datori di lavoro "Ports of Sweden" e dall'agenzia governativa "Transport Analysis", che mostrano che i volumi che passano attraverso i porti svedesi come un intero è diminuito di oltre l'uno per cento.

Il porto di Göteborg ha continuato a conquistare una quota maggiore del mercato svedese. L'anno scorso in Svezia sono stati movimentati circa 1,6 milioni di TEU, di cui oltre 770.000, pari al 48%, sono passati attraverso il porto di Göteborg. La quota di mercato del porto di Göteborg è aumentata di un punto percentuale rispetto al 2019.

"Sebbene il Covid-19 abbia rappresentato un anno incerto per molte industrie, il porto di Göteborg è riuscito a offrire sicurezza e continuità ai suoi clienti. Siamo riusciti a rimanere aperti durante la pandemia, i numeri di chiamata sono rimasti stabili e le compagnie di navigazione hanno dato la priorità al porto di Göteborg. Anche gli operatori ferroviari hanno svolto un lavoro straordinario e siamo riusciti ad aumentare ulteriormente la percentuale di merci containerizzate trasportate su rotaia. Il porto nel suo insieme è diventato sinonimo di affidabilità e questo mi rende incredibilmente orgoglioso ", ha affermato Elvir Dzanic, amministratore delegato dell'autorità portuale di Gothenburg.

Il porto di Göteborg è riuscito a trovare un equilibrio tra importazioni ed esportazioni. I contenitori importati possono essere svuotati rapidamente e utilizzati per le esportazioni, e di conseguenza la carenza di contenitori in tutto il mondo non è stata avvertita nella stessa misura. Una maggiore collaborazione e più campagne congiunte con i terminali interni del porto hanno inoltre mitigato il potenziale impatto della carenza di container sul mercato svedese.

È stato un anno stabile per il porto anche in termini economici, con il proseguimento degli investimenti già in corso. Il terminal di trasbordo Svea è stato ora completato e lo slancio nel progetto del fairway Skandia Gateway e nella costruzione del nuovo terminal Arendal 2 è stato mantenuto. Entrambi i progetti stanno procedendo secondo i piani.

"Abbiamo rafforzato il nostro bilancio nel corso dell'anno riducendo i futuri requisiti di prestito. Questo ci ha permesso di continuare a investire nell'ambiente, nella digitalizzazione e in altre iniziative per aumentare il valore del cliente e rendere il trasporto merci in futuro ancora più efficiente e rispettoso dell'ambiente ", ha affermato Elvir Dzanic.

Da un punto di vista internazionale, il porto di Göteborg si è comportato bene durante l'anno nonostante molti dei principali porti del mondo che hanno registrato un calo significativo dei volumi. I movimenti di container nei 15 porti più grandi d'Europa sono diminuiti in media del 2,8% lo scorso anno.

"Siamo estremamente lieti di essere in grado di offrire stabilità all'industria svedese. È demoralizzante quando così tante aziende stanno attraversando un periodo difficile, ma i dati mostrano che qui a Göteborg stiamo ottenendo qualcosa – forse la maggior parte delle cose – bene ", ha detto Elvir Dzanic.

Nuovo headquarter Rif Line a Fiumicino. Rafforzato polo di Pomezia e nuovo ufficio in Myanmar

(FERPRESS) – Roma, 22 MAR – Rif Line, azienda italiana di logistica internazionale, è riuscita a sfidare la crisi, perseguendo il suo piano di sviluppo anche nel corso del 2020. Il gruppo ha stanziato importanti investimenti nel settore delle risorse umane, per mettere insieme uno staff altamente professionale in grado di rispondere alle esigenze dei clienti con l'approccio glocal che da sempre caratterizza l'azienda, e proponendosi non solo come fornitore, ma come un partner importante a livello globale.

Oltre al fattore umano, è stata potenziata e migliorata la presenza nazionale e internazionale, con particolare attenzione ad alcune aree strategiche.

Per quanto riguarda l'Italia, è ormai in via di ultimazione il progetto di una nuova sede centrale di 1.200 mq a Fiumicino, in prossimità dell'aeroporto Leonardo Da Vinci, nodo primario nazionale per il trasporto aereo delle merci. Inoltre, il gruppo ha ampliato la piattaforma logistica di Pomezia, che ora comprende un area di 60.000 mq di cui 20.000 mq di magazzini e 10.000mq di container yard per la movimentazione dei containers in sosta.

Con l'apertura del nuovo anno, Rif Line consolida anche il suo network asiatico con l'apertura del nuovo ufficio commerciale di Yangon, in Myanmar. Si tratta del naturale sviluppo di un percorso già intrapreso nell'area del subcontinente indiano, che prevede l'apertura di nuove strutture operative e commerciali al fine di incrementare la propria presenza geografica, ma, soprattutto, la quota di mercato in alcuni settori di business come quello tessile e calzaturiero.

"Nonostante le difficoltà, che nell'anno dello scoppio della pandemia non sono di certo mancate, Rif Line è cresciuta ancora ed ha scelto di proseguire una strategia di sviluppo e di investimenti, con prudenza ma anche con l'indispensabile coraggio. Un approccio che ci ha permesso e ci permetterà di porre delle solide basi per il futuro. Per il 2021 intendiamo proseguire su questa strada, consolidando ulteriormente la nostra presenza sugli scenari più importanti del commercio internazionale, ampliando servizi e puntando sull'innovazione. – Ha commentato Francesco Isola, CEO di Rif Line – Con il nuovo ufficio commerciale di Yangon rafforziamo la nostra presenza in un'area di mercato strategica per il nostro business, ma senza dimenticare i poli di primaria importanza per il nostro paese. Tutti noi ci auguriamo che il 2021 sia l'anno della rinascita e della ripresa economica, ma per far sì che questo accada bisogna costruire basi solide fin da subito."

Amazon Innovation Award 2021: sfida per la gestione efficiente e sostenibile dell'ultimo miglio

(FERPRESS) – Milano, 26 MAR – Si è svolto questa mattina, in modalità digitale, l'incontro di presentazione della quinta edizione dell'Amazon Innovation Award, il concorso ideato da Amazon in collaborazione con alcune delle principali università Italiane. Quest'anno, per la prima volta, a fianco del Politecnico di Milano e dell'Università di Roma Tor Vergata, risponderà alla sfida anche il Politecnico di Bari.

Alla presentazione del contest sono intervenuti Gabriele Sigismondi, Responsabile di Amazon Italia Logistics, e Marco Ferrara, Amazon Italia Logistics Senior Manager, i quali hanno presentato il tema scelto per la nuova edizione ed hanno risposto a tutte le domande degli studenti. In questa quinta edizione, i partecipanti, suddivisi in team di massimo 5 studenti, sono chiamati a sfidarsi elaborando un progetto originale focalizzato sui depositi di smistamento e sulle consegne dell'ultimo miglio, individuando nuove soluzioni per rendere i processi più ecologicamente sostenibili, contribuendo così alla riduzione delle emissioni di CO2. La scelta di una tematica legata all'ambiente è in linea con The Climate Pledge, l'impegno concreto assunto da Amazon per raggiungere i risultati dell'accordo sul clima di Parigi con 10 anni di anticipo.

Nelle prossime settimane tutti gli studenti che decideranno di raccogliere la sfida dell'Innovation Award avranno l'opportunità di rivolgere i loro quesiti ad un team di dipendenti che li guiderà attraverso tour virtuali per scoprire il "dietro le quinte" di un deposito di smistamento Amazon. L'obiettivo dell'Amazon Innovation Award è far conoscere agli studenti l'attività dell'azienda, coinvolgendoli nello sviluppo di un'idea creativa seguendo il modello e l'approccio che Amazon adotta internamente per promuovere il cambiamento e l'innovazione.

Nei prossimi mesi ciascun ateneo sarà chiamato a scegliere i progetti migliori presentati dagli studenti che si sfideranno poi nella fase finale. La scelta del vincitore nazionale spetterà ad una giuria composta da manager Amazon, i quali avranno il compito di valutare i progetti finalisti sulla base dei criteri di fattibilità, scalabilità, impatto sul cliente e applicabilità delle tecnologie proposte. A questi criteri si aggiungono anche i cinque principi di leadership di Amazon: pensare in grande, inventare e semplificare, insistere sugli standard più elevati, analizzare in profondità e l'attenzione al cliente.

I componenti del team vincitore di ciascun ateneo riceveranno in premio un dispositivo Amazon Echo. Gli studenti del gruppo vincitore a livello nazionale riceveranno un account Audible, un abbonamento annuale alle pubblicazioni dell'Harvard Business Review e avranno la possibilità di affiancare per un'intera giornata lavorativa il responsabile del deposito di smistamento più vicino alla propria università. Inoltre, Amazon offrirà a tutti gli studenti coinvolti nel contest la possibilità di candidarsi per una posizione in azienda accedendo direttamente alla fase dell'intervista panel.

Giunto alla quinta edizione, l'Innovation Award è un concorso lanciato da Amazon in Italia in collaborazione con alcune delle principali università italiane. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di stimolare gli studenti a mettere in gioco le proprie conoscenze e la propria creatività elaborando idee e soluzioni originali ed innovative. Nel corso degli anni il contest è cresciuto e ha coinvolto oltre 1.300 studenti: la prima edizione del 2016 ha coinvolto solo gli studenti del Politecnico di Milano per poi estendersi nelle due edizioni successive ad altri rinomati atenei italiani. Nel 2019, per la prima volta, l'Innovation Award ha coinvolto anche gli studenti francesi dell'École Centrale de Lyon, della Business School EDHEC e dell'università di ingegneria Mines ParisTech.

ITALIA

Senato: audizione-fiume di Giovannini in Senato. Attesa per lavoro ministeri per Recovery Plan

(FERPRESS) – Roma, 23 MAR – Altra audizione-fiume del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, questa volta presso la Commissione Lavori Pubblici del Senato, per comunicazioni sulle linee programmatiche del dicastero.

L'audizione è durata oltre due ore e ha fatto registrare un gran numero di interventi, a dimostrazione che i temi legati alle infrastrutture e ai trasporti hanno acquistato ormai una centralità quasi prioritaria nell'agenda della politica.

Giovannini ha confermato le linee strategiche del suo dicastero, non solo in direzione della sostenibilità e della transizione, ma soprattutto delle riforme da attuare per potenziare la capacità di realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Ripresa e Resilienza. Il ministro ha confermato che sono in corso interlocuzioni a tutti i livelli con gli altri ministeri coivolti per arrivare a nuove norme di semplicazione delle procedure, senza però arrivare a cancellare completamente il codice degli appalti come richiesto da alcuni commissari. Il ministro ha però aggiunto come elemento di novità che è stata coinvolta anche la Corte dei Conti e altri uffici amministrativi per valutare anche l'efficacia dei provvedimenti di semplificazione fin qui adottati, per correggere alcuni aspetti che non sembrano aver dato buona prova. Giovannini ha poi confermato che il lavoro prosegue sui vari tavoli e c'è quindi attesa per la conclusione di questi lavori.

Commissione al lavoro anche per la vexata quaestio del "collegamento stabile attraverso lo Stretto": la novità annunciata al Senato da Giovannini è che la Commissione era in "fase di finalizzazione" del proprio lavoro, ma il ministro ha chiesto un'ulteriore integrazione, senza pronunciarsi a favore né di una tesi né dell'altra. Il ministro ha comunque ripetuto che l'eventuale progetto per un nuvo ponte non rientrerebbe comunque nelle opere previste dal PNRR, che devono obbligatoriamente essere finite entro il 2026 ed il ponte non è neanche frazionabile in "lotti", come invece si farà per altre opere.

L'audizione ha riguardato molti altri temi scottanti, tra cui Alitalia, questione su cui il ministro ha espresso un'altra posizione interlocutoria, ricordando che sono in corso le complesse trattative con la Commissaria europea Vestager per trovare una soluzione compatibile con le norme europee. Anche questo dossier – secondo il ministro – sarebbe in fase di conclusione, ma il ministro – anche per rispetto del Parlamento e delle altre istituzioni coinvolte – non ha voluto anticipare alcunchè. Infine, il ministro ha confermato che stanno andando avanti tutti i sistemi di monitoraggio che il MIMS ha attivato per verificare l'attuazione dei provvedimenti e l'andamento dei cantieri, con risultati che fanno registrare positive accelerazioni.

PNRR: il Governo accoglie il parere e le osservazioni della Commissione Lavori pubblici del Senato

(FERPRESS) – Roma, 24 MAR – Il Governo accoglie il parere e le osservazioni della Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni sulla Proposta del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza.
Lo ha affermato, nel corso dei lavori conclusi pochi minuti fa, la Vice Ministra alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili Teresa Bellanova.

"In questa fase di riorganizzazione e definizione del Piano il contributo del Parlamento è essenziale", dice la ViceMinistra Bellanova, "e così le osservazioni e le integrazioni tese a migliorare una visione e una programmazione che decideranno la qualità del rilancio del nostro Paese nei prossimi dieci anni.

Ultimato l'iter nelle commissioni di competenza sarà cura del Governo, e dei Ministeri chiamati all'interlocuzione, accogliere e integrare il Piano alla luce delle osservazioni e delle raccomandazioni espresse e condivise, per affrontare le criticità rafforzando il ruolo, la funzione, la qualità integrata del Piano e l'utilizzo delle rilevantissime risorse a disposizione. E anche per questo voglio esprimere un ringraziamento alle commissioni di Camera e Senato per il puntuale lavoro svolto".

Antitrust: inviate a Governo proposte per Legge concorrenza tra cui riforma servizi pubblici locali e riduzione affidamenti in house

(FERPRESS) – Roma, 23 MAR – Il presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Roberto Rustichelli, ha inviato al Presidente del Consiglio dei Ministri la segnalazione contenente le proprie proposte ai fini del disegno di legge per la concorrenza.

L'AGCM ha accolto prontamente e con senso di responsabilità l'invito arrivato dal Presidente del Consiglio, professor Mario Draghi, durante il discorso per la fiducia al Governo pronunciato nell'Aula del Senato della Repubblica lo scorso 17 febbraio cui è seguita richiesta formale in data 8 marzo.

In quest ottica l'AGCM formula un serie di proposte volte a valorizzare il contributo che la concorrenza può dare per riprendere tempestivamente il sentiero della crescita.

La prima sezione si concentra su provvedimenti idonei a favorire e velocizzare gli investimenti in infrastrutture strategiche quali quelle digitali, portuali ed energetiche.

La seconda sezione auspica interventi nel settore degli appalti pubblici per modernizzare e semplificare le regole e le procedure applicabili.

Nella terza parte si propone di completare la riforma dei servizi pubblici locali e di circoscrivere gli affidamenti in house ai soli casi in cui l'alternativa offerta dal mercato non costituisca una soluzione più efficiente.

La quarta sezione si concentra sulla rimozione degli ostacoli all'ingresso di nuovi operatori soprattutto nel comparto dei servizi.

Consulta il documento

Assaeroporti: pronti a partire progetti per oltre 3 mld. Governo inserisca il settore nel Recovery

(FERPRESS) – Roma, 24 MAR – Il sistema aeroportuale nazionale può dare un contributo fondamentale al raggiungimento degli obiettivi delineati nel PNRR, rispondendo a temi chiave come la tutela dell'ambiente, la digitalizzazione, lo sviluppo di forme di mobilità sostenibili e intermodali. Il comparto è in grado di implementare un programma strutturato di investimenti che si collocano a pieno titolo all'interno del più ampio disegno di rilancio e di transizione del nostro Paese verso un'economia più sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale.

I progetti sviluppati dagli aeroporti, ad oggi raccolti e classificati da Assaeroporti, prevedono investimenti quantificabili in oltre 3 miliardi di euro, con un valore aggiunto generato dalla realizzazione degli interventi considerati stimato in quasi un miliardo di euro.

In linea con gli obiettivi delineati dalla Commissione europea in termini di transizione energetica e decarbonizzazione, gli aeroporti sono da anni impegnati per l'attuazione di progetti che mirano alla sostenibilità del comparto. Tali progetti richiedono al settore del trasporto aereo un enorme impegno, estremamente gravoso in un momento in cui i flussi di cassa dalla gestione operativa sono ai minimi storici.

Inoltre, l'emergenza sanitaria ha dato una forte accelerazione nella definizione di progettualità in campo aeroportuale mirate ad efficientare e rendere più sicuri i processi operativi attraverso tecnologie innovative e soluzioni digitali. Anche i cambiamenti da attuare nell'ambito di tali processi richiedono ingenti investimenti da parte dei gestori aeroportuali, soprattutto in tecnologie innovative proprie del concetto di Smart Airport.

Se i progetti aeroportuali non dovessero rientrare nel PNRR, è forte il rischio di compromettere la competitività del Paese e il nostro sistema aeroportuale nazionale perderebbe la sua funzione di trampolino, in termini economici e occupazionali. A questo proposito, dalle prime stime effettuate da Assaeroporti, gli occupati direttamente sostenuti dalla realizzazione degli investimenti sarebbero pari a oltre 22 mila addetti in più nel periodo 2022 – 2026. Obiettivo impossibile da raggiungere senza i fondi del Recovery Plan.

"Ogni investimento sulle infrastrutture aeroportuali è un intervento che contribuisce a migliorare e ad accrescere la dotazione infrastrutturale dello Stato" – sottolinea il Presidente di Assaeroporti Fabrizio Palenzona – "i concessionari aeroportuali sono chiamati a garantire i massimi livelli di sicurezza ed elevati standard di qualità dei servizi, nonché a sviluppare e manutenere infrastrutture, come soggetti attuatori di importanti investimenti su asset reversibili allo Stato".

"Oggi il comparto è tra i più colpiti dalla pandemia e si prevedono tempi lunghi di recupero. Eppure, al nostro settore, più di altri, è richiesta una profonda e rapida transizione Green e Digital: questo perché, nonostante la crisi attuale, il trasporto aereo è essenziale per garantire la connettività di interi territori, per la mobilità delle persone e per lo scambio delle merci.

Il pesante impatto della crisi sul nostro sistema aeroportuale – spiega il Presidente Palenzona – mette a repentaglio una serie di investimenti, tra cui interventi che servono a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità delineati dalla Commissione europea. Anche a livello comunitario è forte l'attività tesa a supportare l'inserimento degli investimenti aeroportuali in sostenibilità e digitalizzazione all'interno del Recovery and Resilience Facility. Sarebbe pertanto un grave errore perdere questa opportunità non solo perché gli aeroporti sono in grado di attuare in tempi certi e rapidi imponenti piani di investimento ma anche perché i numerosi progetti individuati offrono opportunità di crescita e sviluppo per il Paese e di rilancio per la nostra economia".

ANFIA: febbraio crescita a doppia cifra per mercato autocarri e veicoli trainati. Male gli autobus

(FERPRESS) – Torino, 26 MAR – Il mercato degli autocarri e dei veicoli trainati, dopo un'apertura del 2021 in crescita (rispettivamente, a +8,5% e a +2,5%), a febbraio prosegue il trend positivo con significativi incrementi a doppia cifra. Alle buone performance dei primi due mesi dell'anno hanno contribuito gli incentivi della prima finestra del Decreto Investimenti (D.M. n. 203 del 12 maggio 2020), dal 1° ottobre al 16 novembre 2020, che sono andati rapidamente esauriti per quanto riguarda le trazioni tradizionali, mentre per i rimorchiati e per le trazioni alternative, ci sono degli avanzamenti.

In merito soprattutto a questi ultimi, è probabile che abbia influito il tetto di spesa di 550.000 Euro, come importo massimo ammissibile per gli investimenti effettuati per singola impresa, rappresentando un elemento frenante soprattutto per gli investimenti relativi all'acquisizione di veicoli a trazione alternativa, più onerosa rispetto all'acquisto di veicoli Euro VI. Per incoraggiare maggiormente la diffusione delle tecnologie green, sarebbe quindi opportuno ripristinare il tetto di spesa a 700.000 Euro, come previsto gli anni scorsi. Auspicabile, in ogni caso, per la prossima finestra di prenotazione, la possibilità di recuperare le risorse, così

come quelle stanziate dal DL Fiscale, rimaste praticamente inutilizzate a causa del vincolo di rottamazione di un vecchio veicolo anche per l'acquisizione di nuovi mezzi a trazione alternativa.

In tema di provvedimenti a favore dei veicoli industriali meno inquinanti, ricordiamo che la Regione Liguria, per dare un segnale di attenzione allo sviluppo economico sostenibile ha recentemente introdotto (legge regionale 24 febbraio 2021 n.1), come già fatto da altre regioni, una misura sperimentale che prevede l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica regionale per il 2021 per i veicoli N3 con ppt superiore a 12 tonnellate destinati al trasporto merci e alimentati a LNG. L'esenzione si applica ai veicoli nuovi, immatricolati per la prima volta nell'anno 2021.

Analizzando nel dettaglio il mercato di febbraio 2021, nel mese sono stati rilasciati 2.155 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+12,3% rispetto a febbraio 2020) e 1.300 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+26,8%), suddivisi in 107 rimorchi (+44,6%) e 1.193 semirimorchi (+25,4%).

Nel primo bimestre 2021 si contano 4.399 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 9,9% in più rispetto al primo bimestre 2020, e 2.461 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+13,3% rispetto a gennaio-febbraio 2020), così ripartiti: 218 rimorchi (+28,2%) e 2.243 semirimorchi (+12%).

Per gli autocarri, a gennaio-febbraio 2021, registrano incrementi a doppia cifra sia il Nord-Ovest, con 1.131 immatricolazioni (+17% rispetto ai primi due mesi del 2020), che l'area del Sud e Isole (+12,1), seguiti dalle performance positive del Nord Est (+6,3%) e delle regioni del Centro (+2,6%).

Per classi di peso, sono i veicoli oltre le 16 tonnellate a registrare la crescita maggiore, +11,7% sul primo bimestre 2020 e 3.757 unità vendute. I medium truck, con 642 unità, rimangono in linea con le performance del 2020 (+0,6%). Gli autocarri rigidi risultano in aumento del 2,1% nel bimestre, mentre i trattori stradali riportano un rialzo a doppia cifra (+17,1%). Sia i veicoli da cantiere che i veicoli stradali chiudono positivamente i primi due mesi dell'anno, rispettivamente a +12,4% e +9,7%.

Guardando al mix di alimentazioni del mercato italiano degli autocarri, a gennaio febbraio 2021 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 6,2% (era 6,9% a gennaio-febbraio 2020), per un totale di 271 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena lo 0,3% del totale (era 0,4% a gennaio-febbraio 2020).

In riferimento ai veicoli trainati, nel bimestre gennaio-febbraio si registra una crescita a doppia cifra per il mercato italiano del Nord-Est (+30,9%), che aveva chiuso il 2020 in forte decrescita (-27%), e del Centro (+14,1%), mentre la crescita è più contenuta per l'area Sud e isole (+6,3%), e per le regioni del Nord-Ovest (+5,1%).

Le marche estere totalizzano 1.427 libretti di circolazione (+16,9%), mentre le marche nazionali, con 1.034 libretti, crescono dell'8,7%. Il mercato si compone per il 91% di semirimorchi e per il 9% di rimorchi. Per sostenere la graduale ripresa del comparto dei veicoli industriali e trainati nel suo insieme e rendere le nuove tecnologie fruibili da parte delle imprese, il Piano di ripresa e resilienza in via di definizione dovrà supportare, in un orizzonte di breve-medio termine, lo sviluppo e la diffusione delle infrastrutture per i veicoli a emissioni zero – avviando anche l'infrastrutturazione per l'idrogeno a 700 bar – oltre a incentivare l'adozione di sistemi innovativi per la logistica e il trasporto «intelligente».

Parallelamente, riteniamo importante prevedere una misura di rottamazione per i veicoli rimorchiati di tutte le categorie, al fine di incrementare le dotazioni di sicurezza del parco. Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg nel mese registra 226 nuove unità, con una flessione del 38,8%, in forte peggioramento rispetto a gennaio 2021 (-4% su gennaio 2020). A febbraio riportano un decremento a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-35,6%), gli autobus e midibus turistici (-57,8%) e i minibus (-63,8%), mentre gli scuolabus restano positivi (+13,7%).

Nei primi due mesi del 2021, i libretti di autobus rilasciati sono 649 (-20,9%, rispetto a gennaio-febbraio 2020). Calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-76,1%) e i minibus (-65,4%), mentre chiudono positivamente il bimestre gli autobus adibiti al TPL (+10,8%) e gli scuolabus (+28,6%).

A livello territoriale, la flessione più significativa per il mercato degli autobus del primo bimestre 2021 si registra nelle regioni del Nord-Ovest (-70,3%), seguita dai cali delle regioni del Nord-Est (-48,4%) e del Centro (-20,6%). In controtendenza, invece, le vendite nell'area del Sud e isole, che crescono del 51,4%.

Il segmento in condizioni più critiche continua ad essere, nel primo bimestre dell'anno, quello degli autobus turistici, fortemente penalizzato dalle restrizioni alla mobilità delle persone e alle attività turistiche imposte dalle misure anti-Covid. In termini generali, per favorire anche nel comparto autobus la diffusione di veicoli a trazione alternativa è fondamentale che il PNRR attui un piano di sviluppo delle infrastrutture di rifornimento e di ricarica su tutto il territorio, investendo anche sull'infrastrutturazione per l'idrogeno, essendo l'industria italiana già pronta ad immettere sul mercato mezzi per il trasporto collettivo di persone dotati di questa tecnologia.

Bici: Ancma, nel 2020 oltre 2 milioni di pezzi venduti. Crescono le tradizionali (+14%), volano le eBike (+44%)

(FERPRESS) – Roma, 26 MAR – Bisogna rivolgere lo sguardo alla prima metà degli anni '90, quando l'avvento del fenomeno mountain bike contribuì in modo significativo alla diffusione della bicicletta in Italia, per leggere dati simili. Quasi trent'anni dopo, al termine di un anno molto difficile per il Paese, il mercato nazionale delle due ruote a pedale torna a sfondare il muro dei 2 milioni di pezzi venduti.

I NUMERI – Secondo le stime diffuse stamane da Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori), il 2020 è stato infatti un anno da record: crescono le bici tradizionali (+14% sul 2019) con 1.730.000 pezzi acquistati e volano le eBike, che si fermano a 280mila, ma fanno segnare un robusto + 44% rispetto all'anno precedente. Numeri questi che portano a 2.010.000 (+17%) il totale delle biciclette vendute durante i mesi così duramente segnati dalla diffusione del Covid-19.

LE RAGIONI DEL SUCCESSO – E proprio le conseguenze della pandemia sono paradossalmente per l'associazione una delle ragioni di questo boom di vendite, come confermato dal presidente di ANCMA Paolo Magri, che "nella necessità di distanziamento, di mobilità sostenibile in ambito urbano, come anche nel desiderio di libertà e benessere" vede uno dei principali motivi del ritorno in sella degli italiani. Ma il successo del mercato fa i conti anche con l'introduzione del bonus mobilità governativo, che – secondo ANCMA – "ha contribuito a sostenere in modo rilevante una domanda, che comunque seguiva un trend di crescita positivo già prima dell'operatività degli incentivi".

INCENTIVI ALL'UTILIZZO – "I risultati eccezionali del 2020 – ha aggiunto Magri – non sono certo un traguardo fine a sé stesso, ma costituiscono un punto di partenza per passare dalla logica di incentivi all'acquisto a una prospettiva concreta di incentivi all'utilizzo fatta di attenzioni e investimenti sul piano culturale, per l'infrastrutturazione ciclabile, lo sviluppo del cicloturismo e per garantire la sicurezza di chi sceglie nel quotidiano la mobilità dolce".

IL COMPARTO – L'elaborazione dei dati raccolti da ANCMA permette inoltre di tracciare una fotografia aggiornata sullo stato disalute del comparto in Italia. Quello del ciclo è un settore costituito da circa 250 imprese, in prevalenza PMI, eccellenze riconosciute a livello internazionale, simbolo del saper fare italiano che ha fatto la storia sia nelle competizioni che sul mercato di consumo. Nel 2020 anche la produzione del comparto ha registrato complessivamente un segno positivo (+6% sull'anno precedente): cresce quella delle eBike di 29 punti percentuali, mentre subiscono un lieve calo le importazioni e le esportazioni biciclette a trazione muscolare, segno

che le aziende italiane hanno lavorato molto per soddisfare la domanda interna per questo segmento. Segno positivo invece sia per l'export che per l'import di eBike, rispettivamente +28% e +67%.

IL MERCATO eBIKE – E proprio le biciclette a pedalata assistita si confermano un fenomeno di mercato in costante crescita. In soli cinque anni le eBike hanno infatti quintuplicato i dati di vendita, passando da poco più di 50mila pezzi annui ai 280mila del 2020: un'impennata che ha allargato la platea di fruizione e che apre ulteriori prospettive di sviluppo per l'industria del settore e la sua filiera.

LA RETE DI VENDITA – Un ultimo dato riguarda infine le modalità d'acquisto. Il 2020 ha confermato il negozio specializzato come punto di riferimento per i consumatori sul territorio: ANCMA stima infatti che più del 70% dei 2 miliardi di euro di fatturato generato dell'intera rete di vendita durante l'anno sia venuto proprio dalle realtà commerciali più di prossimità.

Recovery: ok da Commissioni a misure per trasporto commerciale bus. Vinella (ANAV), recepite le nostre richieste

(FERPRESS) – Roma, 25 MAR – "Accogliamo con grande soddisfazione e fiducia il recepimento in Parlamento delle misure prioritarie auspicate dal nostro sistema di imprese. Ora confidiamo che il Governo le faccia proprie e le traduca in linee di intervento concreto dettagliate nel Piano definitivo che verrà trasmesso alla Commissione europea".

Questo il primo commento del Presidente Anav/Confindustria, Giuseppe Vinella, dopo l'approvazione da parte della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e l'8° Commissione Lavori Pubblici del Senato del parere dell'associazione sulla Proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza adottata dal Consiglio dei Ministri lo scorso 12 gennaio ed in corso di revisione da parte dell'Esecutivo guidato da Mario Draghi.

Le Commissioni, in occasione delle audizioni concesse sul tema, avvalorando le osservazioni di ANAV e facendo proprie le richieste, hanno di fatto rilevato l'assenza nella proposta di Piano di un programma strutturato di rinnovo del parco destinato alle autolinee commerciali e ai servizi di noleggio con conducente. Inoltre, le stesse Commissioni, hanno auspicato lo stanziamento di incentivi adeguati e un allineamento delle accise sul gasolio commerciale utilizzato per gli autobus NCC ai regimi di tassazione dei principali Stati europei.

"Un atteso riconoscimento istituzionale della rilevanza per l'economia del Paese di un settore tra i più colpiti dall'emergenza epidemiologica e fin qui trascurato dalle misure di ristoro, insufficienti nelle risorse mobilitate e che scontano un gravissimo ritardo nell'erogazione" continua Vinella.

Con riferimento al trasporto pubblico locale, arriva anche dalle Commissioni il richiamo a procedere con l'opportuna gradualità e flessibilità nel piano di rinnovo delle flotte, incentivando in prima battuta gli investimenti in autobus Euro VI e a metano ed estendendo i contributi anche al noleggio operativo di autobus a basse o zero emissioni. Importante anche l'esortazione a superare il criterio del costo storico e ad attuare i Livelli Essenziali delle Prestazioni anche nel settore dei trasporti, per garantire equità ed eguaglianza su tutto il territorio nazionale.

MIMS: a Province e Città metropolitane ulteriori 1,150 mld per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti

(FERPRESS) – Roma, 25 MAR – Province e Città metropolitane hanno a disposizione ulteriori 1,150 miliardi per il triennio 2021-23 per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti nella rete stradale di loro competenza. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili oggi ha acquisito l'intesa della Conferenza Stato-Città

e Autonomie locali sul decreto ministeriale, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, che ripartisce la cifra prevista inizialmente nel decreto-legge 'misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia' del 14 agosto 2020 (cosiddetto 'Decreto agosto') e rafforzata nella Legge di bilancio per il 2021.

"La dotazione di 1,150 miliardi per il triennio 2021-23 dovrà essere impiegata per aumentare il grado di sicurezza e di fruibilità di ponti e viadotti sulla rete stradale gestita da Province e Città metropolitane, che rappresenta oltre l'80% della viabilità extra urbana del Paese", commenta il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. "Il provvedimento fa parte di una strategia complessiva più ampia e sistemica per aumentare la sicurezza delle infrastrutture a beneficio di tutti gli utenti. Ulteriori risorse potranno essere reperite con la nuova programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione".

Tra gli interventi ammessi, il monitoraggio anche tecnologico degli elementi strutturali, l'adeguamento delle barriere di sicurezza, il rafforzamento dei piloni e altre misure antisismiche o di protezione dal rischio idrogeologico. Nella manutenzione straordinaria rientrano anche le opere di demolizione e ricostruzione.

Le risorse sono state ripartite tra le varie Province e Città metropolitane secondo criteri oggettivi, predisposti dalle strutture tecniche del Ministero e condivisi con Anci (Associazione nazionale dei Comuni italiani) e UPI (Unione delle Province d'Italia), che tengono conto delle caratteristiche fisiche e geomorfologiche della rete stradale, nonché delle azioni (antropiche, sismiche, idrogeologiche) alle quali sono sottoposte le strutture.

Con l'approvazione del decreto (che deve ora essere registrato dalla Corte dei Conti prima della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale) gli enti locali, venendo a conoscenza degli importi assegnati, potranno predisporre fin da ora i piani operativi di intervento all'interno dei loro bilanci.

Il decreto si inserisce in un programma più ampio di interventi per la manutenzione straordinaria della rete viaria secondaria nel triennio 2021-23. Nel complesso Province e Città metropolitane hanno infatti a disposizione finanziamenti di oltre 2,5 miliardi per il solo triennio 2021 – 2023, poiché con precedenti provvedimenti sono già stati assegnati circa 1,4 miliardi.

Considerando le assegnazioni per area geografica, il decreto ripartisce circa 440 milioni a Province e Città metropolitane nel Nord Italia, 264 milioni agli enti del Centro e circa 446 milioni agli enti del Sud Italia. Risorse che, rispetto a quelle indirizzate alle grandi opere, possono produrre un più veloce ritorno in termini economici e occupazionali sui territori.

Le strutture tecniche del ministero monitoreranno le attività dei soggetti attuatori per verificare il regolare sviluppo dei piani di intervento.

Enel X e Fincantieri impegnate nella transizione energetica del trasporto marittimo in Italia

(FERPRESS) – Roma, 25 MAR – Enel X e Fincantieri hanno firmato una lettera di intenti per collaborare alla realizzazione e alla gestione di infrastrutture portuali di nuova generazione a basso impatto ambientale e per l'elettrificazione delle attività logistiche a terra.

L'accordo, dedicato inizialmente a progetti nazionali, riguarda l'implementazione del cold ironing, ovvero la tecnologia per l'alimentazione elettrica da terra delle navi ormeggiate durante le soste; la gestione e ottimizzazione degli scambi di energia nelle nuove infrastrutture; sistemi di accumulo e di produzione di energia elettrica, anche tramite l'impiego di fonti rinnovabili, e l'applicazione di celle a combustile. La partnership prevede inoltre che le iniziative messe in campo in Italia possano essere replicate anche in altri Paesi come la Spagna, il Portogallo e la Grecia. La lettera di intenti potrà essere oggetto di successivi accordi vincolanti che le parti definiranno nel rispetto dei profili normativi e regolatori applicabili, ivi inclusi quelli in materia di operazioni tra parti correlate.

La collaborazione tra Enel X, global business line innovativa di Enel, e Fincantieri, uno dei maggiori costruttori navali al mondo, darà un nuovo impulso al processo di decarbonizzazione ed elettrificazione dei consumi energetici portuali. In Italia e successivamente negli altri Paesi europei gli interventi di cold ironing riguarderanno un numero crescente di porti e banchine. L'iniziativa permetterà di creare una rete capillare europea di cold ironing.

"Il trasporto marittimo rappresenta una quota significativa di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni del settore ammontano a circa 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Enel e Fincantieri stanno unendo le forze per favorire la decarbonizzazione dei consumi navali in porto" ha dichiarato Eliano Russo, Head of e-Industries, Enel X. "Il 90% dei porti europei si trova in aree urbane e l'opinione pubblica in molte città portuali denuncia l'inquinamento, il rumore e le vibrazioni prodotti dai motori delle navi ferme in banchina. Lo sviluppo del cold ironing permetterà di evitarlo, grazie alla connessione elettrica delle navi ferme in banchina con la terraferma. Digitalizzazione, sostenibilità e innovazione ci permettono oggi di offrire tecnologie intelligenti e efficienti per il rilancio del settore portuale e marittimo in Europa".

Laura Luigia Martini, CEO Business Advisor ed Executive Vice President Corporate Business Development di Fincantieri, ha commentato: "Lo sviluppo di infrastrutture smart e integrate e la tutela del territorio proietterebbero il sistema portuale nazionale in una nuova fase, caratterizzata dai principi della sostenibilità. In virtù delle intese con Enel X metteremo a disposizione di un programma altamente innovativo il nostro patrimonio di competenze per porre le basi di un'autentica transizione green e digitale, che potrà avere uno straordinario riverbero sull'economia blu italiana e non solo".

Merlo (Federlogistica), porti italiani impreparati ad affrontare emergenze. Allerta massima su lancio Rotta Artica /filo cinese

(FERPRESS) – Roma, 26 MAR – La vicenda della Ever Given, la nave portacontainer che si è incagliata e sta bloccando il Canale di Suez fa scattare due allarmi che anche un Paese come l'Italia che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del nostro sistema economico, non può permettersi di non ascoltare: da un lato, l'importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall'altro – come sottolinea il Presidente di Federlogistica, Luigi Merlo – l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti (quelli italiani in primis) di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari.

"Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento – afferma Merlo – è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme".

Federlogistica in stretta collaborazione con Enea sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema, dimostrando con studi e proposte l'esistenza di una vera emergenza.

"Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini – prosegue il Presidente di Federlogistica – su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, ma occorre un impegno consapevole di tutto il Governo anche per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica".

"Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale – conclude Merlo – ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare".

CNR: studio su scenari futuri e qualità dell'aria nelle città italiane in relazione alla mobilità elettrica

(FERPRESS) – Roma, 26 MAR – Quale aria respireremo nelle città del futuro? Questa una delle domande che hanno mosso lo studio alla base del Rapporto "Più mobilità elettrica: scenari futuri e qualità dell'aria nelle città italiane" a cura di Valeria Rizza, Francesco Petracchini, Dino Marcozzi e Francesco Naso, presentato oggi 25 marzo in un convegno digitale. Il Rapporto, realizzato dall'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Cnr in collaborazione con Motus-E, l'associazione italiana per lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, presenta due scenari temporali differenti proiettati su cinque grandi città italiane.

Lo studio presenta una valutazione della dispersione in atmosfera e della ricaduta al suolo degli inquinanti primari e secondari e il relativo impatto emissivo nelle città di Torino, Milano, Bologna, Roma e Palermo, secondo un'analisi di due scenari prospettici, rispettivamente al 2025 e al 2030, dell'attuale parco circolante di veicoli relativi ai comparti del trasporto privato e della logistica delle cinque città italiane oggetto di studio. Inoltre, ha permesso di evidenziare non solo come il traffico veicolare sia tra le prime cause di inquinamento in ambito urbano, ma anche come la considerevole ricaduta sul numero di morti premature produca una significativa incidenza sui costi sociali ed economici.

Dai risultati ottenuti si evince come, all'interno di uno scenario più ampio di ricambio del parco veicolare privato, la penetrazione di una percentuale di veicoli elettrici giochi un ruolo fondamentale nella riduzione delle concentrazioni degli inquinanti locali, in particolare di NO2 .

Si rileva una riduzione delle concentrazioni, in termini percentuali relative al comparto mobilità, da un minimo di 47% (caso Bologna) ad un massimo di 62% (caso Roma) considerando lo scenario al 2025, mentre prendendo in considerazione lo scenario al 2030 si assiste ad una riduzione che va dal 74% (caso Palermo) fino ad un massimo dell'89% (caso Roma).

Impatto ridotto, ma comunque importante per il PM10. Se si osservano i risultati dello scenario 2025 la percentuale di riduzione parte da un minimo del 28% (caso Bologna) fino ad un massimo del 38% (caso Palermo); per lo scenario 2030 l'abbattimento non è così determinante come per NO2, la riduzione varia tra 34% e 46%.

La maggiore penetrazione di vetture elettriche prospettata nello studio si traduce anche in una significativa riduzione delle stime sul numero di vittime causate dall'inquinamento atmosferico derivante dalle concentrazioni di NO2 e PM10 per città come Milano, Roma e Torino. Per tali casi il costo sociale (VSL) associato al numero di decessi evitati varia tra circa 140 milioni e circa 2 miliardi di euro nello scenario al 2025, e circa 222 milioni e 3 miliardi nello scenario al 2030.

A parità del numero dei veicoli circolanti, considerati in egual numero in tutti gli scenari prospettati, la variazione di tecnologia e di energia impiegata consente di registrare significativi miglioramenti sulla qualità dell'aria e sul conseguente impatto sulla salute dei cittadini.

Il Rapporto è scaricabile accedendo al sito del Cnr-Iia http://www.iia.cnr.it/ e di Motus-E https://www.motus-e.org/.

Recovery Plan: Iacovone, necessario inserirlo in programma infrastrutturale più ampio

(FERPRESS) – Milano, 26 MAR – "Gli investimenti in infrastrutture in Italia sono tra i più bassi in Europa. Nel 2020 hanno rappresentato soltanto il 2,6% del Pil. Negli ultimi 6 anni sono stati investiti nel settore circa 90 miliardi, cifre che si sono via via ridotte, e oggi prevediamo di dedicare alle infrastrutture il 22% circa dei fondi del Recovery Plan. Se fosse vero, e se fossero solo questi i soldi destinati a infrastrutture, andremmo a ridurre ulteriormente gli investimenti rispetto agli anni precedenti. Mi auguro quindi che le risorse del Recovery Plan siano addizionali e non sostitutive". Così Donato Iacovone, Presidente Webuild Group in occasione del digital-event "Glocal Economic Forum ESG89 – Logistica e Infrastrutture. L'Italia Sostenibile" – in diretta streaming il 25 marzo – organizzato da ESG89 Group, società attiva nello sviluppo di relazioni B2B.

"In un Paese che ha perso fiducia nel futuro – ha proseguito Iacovone – non è soltanto il pubblico che non investe ma anche il privato, il cui risparmio nel frattempo ha superato i 1.800 miliardi. Gli investimenti pubblici e privati complessivi raggiungono il 7,6% del Pil, con le risorse private che contribuiscono al 5%, cifra anch'essa inferiore a quanto destinato in Francia, Spagna e Germania". Secondo Iacovone sarebbe quindi necessario creare un fondo sovrano in grado di indirizzare il grande risparmio privato in investimenti in infrastrutture, "perché è evidente che l'Italia non può contare soltanto sul sostegno pubblico. In un Paese così indebitato, e che lo sarà ancora di più dopo la pandemia, dobbiamo assolutamente convincere i fondi privati a investire in infrastrutture e a muoverci verso forme più moderne come il project financing, mai decollato in Italia perché non sono previsti incentivi adeguati".

Iacovone ha poi ricordato quanto la presenza del Gruppo Webuild in Italia sia nettamente inferiore rispetto a quello che normalmente realizzano i peers di settore nei propri mercati domestici. "Spero che questa percentuale possa crescere con la previsione di nuovi investimenti e sblocco delle infrastrutture". Ma prima di tutto, ha ricordato Iacovone, è necessario uscire da questa pandemia velocizzando il piano vaccinale nel Paese. "Le aziende come la nostra stanno investendo molto in termini di impegno e risorse per poter garantire la continuità operativa dei cantieri strategici per il Paese", ha concluso.

Alitalia: Di Bernardino, obiettivo deve essere grande compagnia e salvaguardia nazionale

(FERPRESS) – Roma, 26 MAR – "Questa mattina ero all'aeroporto di Fiumicino per seguire la manifestazione indetta dalle organizzazioni sindacali sul destino di Alitalia. Come Regione Lazio siamo preoccupati sulla sorte di migliaia di posti di lavoro, che per oltre l'85% ricadono nel nostro territorio e torniamo a chiedere al Governo di aprire un tavolo, come da noi richiesto, sullo sviluppo anche con le Istituzioni locali oltre che con le parti sociali.

Così in una nota Claudio Di Berardino, assessore al Lavoro, Scuola e Formazione della Regione Lazio. "La massiccia partecipazione di lavoratori dimostra la grande preoccupazione, anche alla luce della pesante crisi economica che stiamo vivendo. Continuiamo a sostenere che per uscire dalla crisi sia necessario un piano di rilancio che riconsegni ad Alitalia il ruolo di vettore aereo nazionale, valorizzando le sue alte professionalità riconosciute a livello internazionale. Questo significa rivedere l'attuale piano industriale puntando a avere un'unica grande compagnia, contrastando ogni frazionamento degli asset aziendali. In una fase in cui l'Italia intera è chiamata a rivedere il suo modello di sviluppo non possiamo rinunciare ad avere una compagnia di bandiera. La Regione, come in passato e nell'ambito delle proprie competenze, è pronta a fare la propria parte nella consapevolezza che la vertenza ha un carattere nazionale per l'impatto sull'intera economia del Paese". conclude l'assessore.

Approvato il progetto di scissione parziale proporzionale di Astaldi in favore di Webuild

(FERPRESS) – Roma, 22 MAR – Facendo seguito a quanto comunicato in data 15 marzo 2021, i consigli di amministrazione di Webuild S.p.A. e Astaldi S.p.A. hanno approvato il progetto comune di scissione parziale proporzionale di Astaldi ("Società Scissa") in favore di Webuild ("Società Beneficiaria").

L'Operazione è stata strutturata al fine di realizzare, anche sul piano societario, la separazione fra (i) la gestione delle attività facenti capo al ramo in continuità di Astaldi (comprensivo delle attività relative all'edilizia, alle costruzioni infrastrutturali, all'impiantistica, allo studio, alla progettazione, al trasporto, alla manutenzione, al facility management e alla gestione di sistemi complessi, destinate alla prosecuzione in continuità), che saranno integrate in Webuild per effetto della scissione, e (ii) il Patrimonio Destinato costituito da Astaldi nell'ambito del Concordato, che sarà invece mantenuto nella titolarità della Società Scissa, assicurando, in ogni caso, la compiuta tutela delle ragioni dei creditori concorsuali di Astaldi, nel rispetto degli obblighi assunti da quest'ultima ai sensi del Concordato.

Il Rapporto di Cambio, individuato dalle due società con il supporto dei rispettivi primari advisor finanziari, è stato confermato in misura pari a n. 203 azioni ordinarie Webuild per ogni n. 1.000 azioni ordinarie Astaldi. La congruità di tale rapporto dovrà essere attestata dalla relazione che sarà emessa da PKF Italia S.p.A., società nominata in data 11 febbraio 2021 dal Tribunale di Milano quale esperto comune per le finalità di cui agli artt. 2501-sexies e 2506-ter, comma 1, del Codice civile.

L'Operazione avrà effetti sostanzialmente neutrali sulla posizione degli azionisti e dei portatori di strumenti finanziari di Astaldi, posto che:

nessuno degli azionisti di Astaldi manterrà alcuna partecipazione nella Società Scissa, ricevendo invece nuove azioni ordinarie Webuild sulla base del Rapporto di Cambio;
Webuild emetterà due distinte tipologie di warrant, in sostituzione rispettivamente: (i) dei "warrant antidiluitivi", che sono attualmente destinati a Webuild e volti ad assicurare a quest'ultima l'assenza di una variazione nella propria partecipazione in Astaldi in caso di sottoscrizione delle azioni Astaldi riservate ai creditori chirografari di quest'ultima; e (ii) dei "warrant finanziatori", emessi da Astaldi in esecuzione del Concordato e destinati agli istituti finanziari che hanno messo a disposizione nuove risorse nel corso della procedura concordataria, onde assicurare a tali istituti la facoltà di sottoscrivere una partecipazione nel capitale azionario di Astaldi; più precisamente, i nuovi "warrant antidiluitivi" saranno assegnati agli azionisti Webuild proporzionalmente alla partecipazione detenuta dagli stessi nella Società Beneficiaria alla data di efficacia della scissione, di talché, in caso di emissione di nuove azioni di Webuild in favore di ulteriori creditori chirografari nell'ambito del Concordato, non vi sia variazione nella partecipazione al capitale di Webuild dei rispettivi assegnatari; i nuovi "warrant finanziatori" saranno invece assegnati ai medesimi titolari dei warrant finanziatori di Astaldi e consentiranno a questi ultimi di sottoscrivere un numero di azioni ordinarie Webuild determinato tenuto conto del Rapporto di Cambio;
gli eventuali creditori chirografari di Astaldi, che dovessero essere riconosciuti come tali successivamente alla data di efficacia della scissione, avranno diritto a ricevere azioni ordinarie di Webuild e conserveranno il diritto a ricevere da Astaldi strumenti finanziari partecipativi a valere sul Patrimonio Destinato, in conformità al Concordato;
i beni, i diritti e gli obblighi afferenti al Patrimonio Destinato resteranno nella titolarità della Società Scissa, mantenendo impregiudicato il vincolo di destinazione del Patrimonio Destinato nel rispetto del Concordato di Astaldi;
il capitale sociale di Astaldi post-scissione sarà azzerato e contestualmente ricostituito con sottoscrizione di nuovo capitale da parte di una costituenda fondazione, che accompagnerà, in qualità di socio unico della Società Scissa, la gestione e l'ordinata dismissione del Patrimonio Destinato secondo la proposta concordataria.

Nel più ampio contesto del Progetto Italia, l'operazione rappresenta la naturale evoluzione e, di fatto, la tappa conclusiva e fisiologica del percorso di integrazione avviato, nel corso del 2019, con la presentazione dell'offerta di Webuild a supporto della proposta concordataria di Astaldi, e proseguito senza soluzione di continuità fino alla data odierna, attraverso l'ingresso di Webuild nel capitale sociale di Astaldi, avvenuto nel mese di novembre 2020, e la complessa manovra finanziaria di supporto, che ha dato continuità a una realtà industriale di rilievo internazionale quale quella della stessa Astaldi, salvaguardandone i livelli occupazionali.

La scissione consentirà di integrare appieno le due realtà industriali, coerentemente con la finalità di creazione di un grande player delle infrastrutture italiano che potrà contribuire allo sviluppo infrastrutturale del paese. Inoltre, come precedentemente comunicato, Webuild e Astaldi stimano che dall'operazione possano conseguire rilevanti benefici operativi, economici e finanziari per il Gruppo e una maggiore liquidità dei titoli azionari per gli azionisti di Astaldi, i quali potranno beneficiare, conseguentemente e direttamente, della crescita delle attività integrate del Gruppo Webuild.

Composizione stimata dell'azionariato a seguito della scissione
La tabella di seguito riporta una stima della composizione dell'azionariato rilevante di Webuild a esito della Scissione, predisposta sulla base delle informazioni disponibili alle due società alla data del presente comunicato e senza considerare il potenziale effetto derivante dall'eventuale esercizio di "warrant finanziatori" da parte dei portatori di tali strumenti.

Condizioni sospensive ed efficacia della scissione
Il Progetto di Scissione sarà sottoposto all'approvazione delle assemblee straordinarie di Astaldi e di Webuild previste, rispettivamente, per il 29 e il 30 aprile 2021. Non è previsto alcun diritto di recesso per gli azionisti delle due società che non concorrano alla relativa deliberazione.
Subordinatamente all'approvazione assembleare e alle ulteriori condizioni di legge, l'efficacia della scissione sarà sospensivamente condizionata all'emissione del provvedimento del Tribunale di Roma di avvenuta esecuzione del Concordato, atteso entro il mese di luglio 2021, al rilascio dei necessari consensi da parte degli istituti finanziatori di Webuild e di Astaldi ai sensi dei rispettivi contratti di finanziamento e alla sottoscrizione da parte della costituenda fondazione dell'aumento di capitale della Società Scissa a essa riservato.
Fermo quanto precede, la data di efficacia della scissione, a fini civilistici, contabili e fiscali, coinciderà con il primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima delle iscrizioni dell'atto di scissione presso il Registro delle Imprese, che le società partecipanti stimano possa intervenire entro la fine del mese di luglio, nel qual caso la scissione acquisterebbe efficacia il 1° agosto 2021.

Accordi strumentali
Nel contesto degli accordi strumentali alla scissione, le Società hanno sottoscritto un accordo volto a regolare, tra l'altro, il subentro di Webuild nelle obbligazioni di Astaldi a esito dell'operazione e che la cui efficacia è subordinata alla stipula ed efficacia dell'atto di scissione. Coerentemente con la prassi in operazioni similari, Webuild ha inoltre assunto separati impegni di manleva in favore degli amministratori, dei sindaci e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Astaldi in carica, a copertura di eventuali azioni o pretese di terzi relativamente agli atti in esecuzione del Piano e della Proposta concordataria di Astaldi, purché compiuti in conformità all'offerta di investimento a supporto della proposta concordataria che era stata formulata da Webuild nel corso del 2019. Tali impegni troveranno, peraltro, applicazione esclusivamente nei limiti di mancata copertura della polizza assicurativa D&O in run off di Astaldi.

Webuild si è inoltre impegnata, anche per conto delle proprie controllate che siano azioniste di Astaldi, a rinunciare a, non promuovere e non votare a favore di azioni di responsabilità per gli atti gestori o deliberativi, compiuti dai predetti esponenti di Astaldi, che siano debitamente riflessi nei bilanci approvati in corso di carica, nel progetto di bilancio 2020, negli altri documenti depositati presso il Registro delle Imprese e nelle comunicazioni al mercato ex art. 114 del TUF (D.Lgs. 58/1998), salvi i casi di dolo o colpa grave. Considerata la rilevanza di tale pattuizione ai sensi dell'art. 122 del TUF, le parti provvederanno agli adempimenti pubblicitari in materia di patti parasociali nei termini di legge e di regolamento.

Operazione tra parti correlate e documento informativo per operazioni di scissione significative Webuild e la sua controllata Astaldi hanno applicato la rispettiva procedura in materia di operazioni con parti correlate di maggiore rilevanza. Pertanto, i consigli di amministrazione delle due società hanno approvato il Progetto di Scissione previo motivato parere favorevole dei rispettivi Comitati parti correlate, i quali, anche tenuto conto dei pareri di congruità, da un punto di vista finanziario, del rapporto di cambio rilasciati dai rispettivi advisor indipendenti, vale a dire Lazard (quanto al Comitato di Webuild) ed Equita (quanto al Comitato di Astaldi), hanno attestato la piena sussistenza dell'interesse sociale al compimento dell'operazione e la convenienza e correttezza sostanziale delle relative condizioni.
Entrambe le società, ciascuna per quanto di propria competenza, pubblicheranno il documento informativo di cui all'Allegato 4 al regolamento CONSOB n. 17221/2010 entro il prossimo 26 marzo.
Almeno 15 giorni prima della data prevista per l'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione della scissione, Webuild metterà inoltre a disposizione dei propri azionisti il documento informativo di cui all'art. 70, comma 6, del Regolamento CONSOB n. 11971/99.

Webinar del ciclo La Primavera di For.Fer: 1 aprile l'evento dal titolo "La manutenzione predittiva"

(FERPRESS) – Roma, 26 MAR – Dopo il successo del primo appuntamento dedicato alle dinamiche del Settore ferroviario, continuano gli incontri gratuiti de La Primavera di For.Fer, ciclo di webinar organizzato dal centro d'eccellenza per la formazione ferroviaria con l'obiettivo di avvicinare i professionisti del settore ad argomenti professionali importanti per la crescita personale e dell'azienda.

Il secondo evento, dal titolo La manutenzione predittiva è programmato il 1 aprile alle 16.30.

Durante l'incontro si parlerà del come il ciclo di vita di una macchina abbia assunto grande importanza, fino a diventare una voce di bilancio di una compagnia e abbia reso la prevenzione dei guasti un elemento stesso della sua progettazione. Si è passati da una manutenzione ciclica, svolta al raggiungimento di un determinato intervallo, ad una che tiene conto dell'attuale stato del sistema. Ciò può essere ottenuto grazie alle Tecnologie di Informazione e Comunicazione (o ICT), che permettono di inviare informazioni ad un centro di analisi ma anche lo studio per l'implementazione del Machine Learning sarà utile per la gestione dei Big Data e per predire il comportamento di un componente.

Saranno Relatori:

Giuseppe La Forgia – Ferrotramviaria – Responsabile Unità Tecnica Manutenzione Veicoli

Tiziano Caponi – Ikos – Business Development Manager

Francesco Calabrese – For.Fer – Ufficio Tecnico

Alessandro Corradin – MIPU Machine Care – Asset Reliability Engineer

Per partecipare basta iscriversi al link gratuito: https://www.forfer.it/la-primavera-di-for-fer/

Questo ciclo di incontri si inquadra nelle attività che For.Fer dedica alle aziende ed agli operatori del mondo ferroviario, che comprendono, oltre alle attività di formazione, la consulenza e il supporto per la redazione di SGS (Sistemi di Gestione della Sicurezza), del SAMAC (Sistema Acquisizione Mantenimento delle Competenze) e della Analisi dei rischi oltre che il sostegno agli Esercenti delle reti funzionalmente isolate nel processo di transizione da USTIF ad ANSFISA.

Partner Istituzionali dell'evento sono ASSTRA e FerCargo, mentre come Sponsor Tecnico partecipano Engineering, Ferrotramviaria, Ikos, MiPU, Si Consulting e SSIF.

Per maggiori informazioni visitate la sezione dedicata ai corsi di aggiornamento del sito www.forfer.it o scrivete a comunicazione@forfer.it

LAZIO

Alitalia: Regione Lazio scrive a ministri Giorgetti, Orlando e Giovannini su tutela dei lavoratori

(FERPRESS), Roma, 24 MAR – La Regione Lazio scrive ai ministri Giorgetti, Orlando e Giovannini affinché venga aperto un tavolo per la tutela dei lavoratori di Alitalia. Oltre l'85% dei suoi dipendenti risiede proprio nel territorio laziale. Lo rende noto la Regione stessa con un comunicato stampa.

"La Regione Lazio sta seguendo con particolare attenzione quanto sta accadendo in merito alla nuova crisi Alitalia. Essa coinvolge infatti un settore strategico per l'economica locale e nazionale: s'inserisce in un contesto nel quale la regione Lazio, nel tempo, si è fatta parte attiva di molteplici interventi volti a garantire la salvaguardia dell'occupazione e a sostenere le aziende dell'indotto".

Inizia così la lettera inviata dagli assessori regionali allo Sviluppo Economico, Paolo Orneli, al Lavoro e Nuovi diritti e formazione, Claudio Di Berardino e ai Trasporti, Mauro Alessandri, al Ministro allo Sviluppo Economico Giancarlo Giorgetti e ai Ministri del lavoro e delle Politiche Sociali, Andrea Orlando e dei Trasporti, Enrico Giovannini sulla questione che riguarda Alitalia.

"Drammatiche sono state le ricadute per il nostro territorio sia in termini occupazionali con riferimento alle precedenti crisi della compagnia aerea sia con riferimento alle gravi ripercussioni che quelle crisi hanno avuto sulle aziende ad essa connesse. Per questo motivo occorre definire presto il futuro di Alitalia: in questo clima di incertezza molte sono le aziende che hanno frenato le loro politiche di sviluppo. Molte altre, hanno invece dovuto fare ricorso agli ammortizzatori sociali per garantire la loro sopravvivenza. Tra l'altro, l'attuale crisi della compagnia aerea si inserisce in un contesto già severamente colpito dall'emergenza epidemiologica in corso: basti pensare agli effetti che la pandemia ha avuto sul settore del turismo con evidenti ripercussioni sul traffico aereo da e per l'Italia. A pagarne il prezzo più alto sono le lavoratrici e i lavoratori che in questo settore operano da anni e hanno acquisito elevate conoscenze e professionalità – si legge ancora nella missiva – La discussione che in queste ore riguarda il futuro di Alitalia pone al centro la discontinuità tra la newco ITA e la vecchia compagnia. Elemento senza dubbio condivisibile, come è condivisibile l'esigenza che la nuova compagnia debba essere in grado di stare sul mercato garantendo autonoma sostenibilità anche dal punto di vista economico. Non indifferente è il fattore tempo e dunque la necessità che la nuova compagnia possa essere operativa prima possibile. In questo contesto, riteniamo sia estremamente importante porre le basi per governare il processo di transizione dalla vecchia alla nuova realtà aziendale: un passaggio che deve porre al centro una prospettiva di rilancio definitivo della compagnia, senza ulteriori danni per i lavoratori e per l'intero settore aeroportuale già fortemente penalizzati negli ultimi anni".

"Tuttavia, stando alle attuali previsioni contenute nel piano industriale di ITA, che abbiamo avuto modo di conoscere, sembrerebbero rilevanti le ricadute in termini occupazionali considerato che il numero di aerei previsti per la partenza di ITA sarebbe di gran lunga inferiore a quello attualmente in carico all'Amministrazione Straordinaria cui segue una forza lavoro evidentemente minore rispetto a quella oggi impiegata. Uno scenario, che ove confermato, produrrebbe effetti drammatici in termini di occupazione nella regione Lazio ove si consideri che oltre l'85% dei lavoratori Alitalia risiede sul nostro territorio. Il ridimensionamento della compagnia aerea avrebbe inoltre effetti immediati anche sull'indotto: per ogni esubero in Alitalia si stima possano determinarsene altri tre volte nell'indotto. Non sfugge a nessuno la portata nazionale della vertenza. Tuttavia, la crisi Alitalia coinvolge un settore strategico per l'economica locale e per questa ragione la Regione Lazio, nell'ambito delle proprie competenze, è pronta a fare la propria parte. Il ruolo politico a cui siamo tutti chiamati impone responsabilità e impegno comune, per offrire al Paese misure concrete volte a superare le difficoltà e a garantire un equilibrio in tutti i settori della società civile –

concludono gli assessori regionali – Siamo pertanto a chiedere la disponibilità ad un confronto sui temi rappresentati affinché in uno spirito di leale collaborazione interistituzionale si possa raggiungere una soluzione condivisa che sia di rilancio per questa Regione e per l'intero Paese".

AdsP Mare Tirreno Centro Settentrionale: ieri seduta del Comitato di Gestione

(FERPRESS) – Civitavecchia, 26 MAR – Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'AdsP del Mare Tirreno Centro Settentrionale. Oltre al Presidente dell'Adsp Pino Musolino e al Segretario Generale Paolo Risso erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ancora ha designato il nome del proprio componente, e così la composizione dell'organo rimane ancora non completa, sebbene il relativo avviso pubblico sia scaduto lo scorso 15 febbraio.

Il Presidente ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni e del piano che l'amministrazione ha definito e sta portando avanti per poter arrivare all'approvazione del bilancio di previsione entro fine aprile.

Sono stati approvati all'unanimità il piano triennale per la prevenzione della corruzione 2021-2023, le linee guida per la presentazione delle polizze fidejussorie a garanzia degli oneri derivanti dalle concessioni demaniali, il rilascio della concessione al Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia (C.A.C.) di un'area nei pressi del varco nord dello scalo per l'attività di pesa.

Infine, il Comitato di Gestione ha approvato la proposta del Presidente Musolino di farsi carico, da parte dell'Adsp, del pagamento delle utenze annuali della sede dell'Associazione Stella Maris, in considerazione dell'esiguità della somma e soprattutto della rilevanza sociale del ruolo svolto dall'associazione di volontariato per il welfare dei marittimi che arrivano nel porto di Civitavecchia.

AdSP Tirreno C.S.: rinnovato l'accordo di collaborazione con la Escola Europea per "Formati al Porto"

(FERPRESS) – Civitavecchia, 25 MAR – Si rinnova il binomio tra l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il Presidente dell'Authority, Pino Musolino, e il Direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d'Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto "Formati al Porto". La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell'Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale.

Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "G. Caboto" e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all'attività portuale e al trasporto intermodale con un'attenzione particolare alla logistica sostenibile.
"L'AdSP, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto – sottolinea Musolino – è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al centro il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile. Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell'accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l'ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio".

Il Direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: "Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta per noi un riconoscimento effettivo per quanto realizzato riguardo alla formazione continua. Il nostro obiettivo è quello di avvicinare gli studenti ai mestieri legati al trasporto intermodale e alla logistica sostenibile, dando l'opportunità di conoscere direttamente tutte queste attività fondamentali grazie alle visite guidate nei principali terminal e agli esperti del settore che partecipano attivamente a tale iniziativa. Vorrei ringraziare il Presidente Musolino che crede fortemente nella formazione e tutte le persone che, insieme, costituiscono la magnifica comunità logistico portuale di Civitavecchia".

Regione Lazio: prosegue audizione su sistema portuale Civitavecchia con particolare attenzione a difficoltà economico-finanziarie

(FERPRESS) – Roma, 23 MAR – La commissione Trasporti del Consiglio regionale del Lazio, presieduta da Eugenio Patanè, ha concluso ieri, con la relazione dell'assessore Mauro Alessandri, l'audizione sulla situazione del sistema portuale, con particolare attenzione alle difficoltà economico-finanziarie di Civitavecchia.

"Dobbiamo fare leva sulla situazione peculiare che si è generata con il blocco dell'attività crocieristica dovuto alla pandemia – ha spiegato Alessandri – è vero che le difficoltà di Civitavecchia vengono da lontano, ma il crollo è dovuto alla crisi del 2020. Questo può essere un punto di forza per far crescere l'attenzione a livello nazionale. La Regione ha già messo in campo strumenti importanti, al di là dei due milioni e mezzo di euro anticipati. In particolare con il nostro lavoro per il collegamento su ferro e su gomma, con il completamento Orte-Civitavecchia e quello diretto al nodo ferroviario di Roma".

"Non soltanto siamo a disposizione per segnalare la situazione al Governo – ha proseguito l'assessore – compresa l'ottima attività che ha messo in piedi il presidente in poche settimane. Ma possiamo fare anche la nostra parte sulla costruzione delle prospettive per dotare il porto delle infrastrutture necessarie a far cresce il settore commerciale. Infine, senza lasciare da parte ulteriori strumenti, dobbiamo chiudere l'ottimo lavoro che stiamo faendo per la Zona logistica semplificata".

L'ultima parte della relazione di Alessandri è stato dedicato all'impiego delle risorse del Recovery fund: "Faremo la nostra parte – ha spiegato – se si investe sulla portualità, il porto di Roma deve ricevere un'attenzione forte. Ma dobbiamo aver presente che va costruita un'idea di porto. Avere le idee chiare sui programmi è un buon biglietto da visita".

Proprio su questo tema si sono centrati gli interventi dei consiglieri, in primo luogo Marietta Tidei (Gruppo misto) e Gino De Paolis (Lista Zingaretti), che hanno chiesto precisazioni sui finanziamenti in arrivo.

Il presidente dell'autorità portuale, Pino Musolino, nella sua replica ha ribadito che "il punto prioritario per noi nel breve periodo è risolvere la questione bilancio entro il 30 aprile. Al netto di questo, è importante inserire darsena energetica grandi masse nelle schede del Recovery. Se questo non fosse possibile. Sono già previsti interventi comunque importanti. Dobbiamo fare squadra a tutti i livelli istituzionali, avendo presente che il porto di Civitavecchia è un elemento imprenscindibile per ogni possibile sviluppo della Regione nei prossimi anni".

Prima di chiudere la seduta, il presidente Patané, d'accordo con i consiglieri presenti, ha deciso di procedere con l'elaborazione di una risoluzione su questo tema da sottoporre alla commissione nella prossima seduta.

ROMA CAPITALE

Clean Cities a Roma: video-denuncia di Legambiente sull'abbandono di 3 km di binari sulla Ferrovia Roma-Giardinetti

(FERPRESS) – Roma, 25 MAR – Prosegue oggi la tappa romana della campagna nazionale Clean Cities di Legambiente, dopo la pagella della mobilità a Roma e l'incontro pubblico di ieri sulla "Proposta per la Valorizzazione Urbana del quadrante di Piazza Alessandria" del circolo Mondi Possibili, oggi si passa alla periferia est di Roma e Legambiente pubblica la video-denuncia sull'abbandono di 3 km di binari sulla Ferrovia Roma-Giardinetti, 9 km di binari, 3 dei quali totalmente inutilizzati.

La Roma-Giardinetti è una ferrovia a scartamento ridotto di proprietà regionale che presta servizio urbano a Roma, nel 1917 la ferrovia appena inaugurata contava 137 km di tracciato, per gran parte dismesso negli anni, nel 2021 solo 6 km utilizzati, tutti dentro Roma. Dal 3 agosto 2015 è in servizio solo il tratto dalle Ferrovie Laziali (Stazione Termini) a Centocelle, a causa di inopportuna decisione di Regione e Comune: da subito decine di Comitati e Associazioni del territorio, con il Circolo "Città Futura" di Legambiente in testa, ne hanno contestato la chiusura e richiesto riapertura per dare più "ferro" alla Capitale dove la CURA DEL FERRO è ferma da decenni.

A Luglio 2016, con un primo atto del Consiglio Comunale si chiedeva a Giunta e Atac di riportare il "tranvetto" a Giardinetti. A Giugno 2020 un secondo atto: il Campidoglio, che deve acquisire la gestione della linea, vota all'unanimità la mozione per la riapertura dei 3 km di tratta Centocelle-Giardinetti, anche per alleviare l'affollamento della Metro C, consentendo durante la pandemia più distanziamento fisico sul trasporto pubblico. Nonostante tutto ciò, oggi le vetture si fermano ancora a Centocelle e il passaggio di gestione da Regione a Comune è fermo.

"Il tranvetto è molto più di un oggetto consegnato alla custodia di un museo, è mille volte più efficace. Consumare il passato nella vita reale è il tempo presente", da… Il Mondo e la Storia dal tram di Roma … di Andrea Satta; e Legambiente aggiunge: "sarà il tempo futuro"

"Bisogna riportare subito il tranvetto a Giardinetti restituendo a Roma tre chilometri di binari – commenta Roberto Scacchi presidente di Legambiente Lazio -, con questa video-denuncia, realizzata su monopattino elettrico in mezzo a migliaia di automobili che sfrecciano o parcheggiate sulla massicciata, vogliamo mostrare quanto sarebbe fondamentale un'operazione del genere nel popolosissimo quartiere Casilino, a est di Roma: un pezzo di cura del ferro pronta all'uso e a costo zero. Il Campidoglio, che a chiacchiere è d'accordo per la riapertura, semplicemente non fa niente di niente perché ciò avvenga, tutti votano delibere su delibere a suo sostegno, ma nulla si muove, non si conclude il passaggio da Regione a Comune, Atac si guarda bene dal far proseguire la corsa del tram, e intanto, al capolinea abbandonato di Giardinetti, spicca ancora il cartello LIMITAZIONE LINEA, DAL 3 AGOSTO IL SERVIZIO E' SOSPESO NELLA TRATTA CENTOCELLE-GIARDINETTI, peccato che si parli del 3 agosto di 6 anni fa!".

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