

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 19 anno X, dal 17 maggio 2021 al 24 maggio 2021

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
Dal 17 maggio 2021 al 24 maggio 2021

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Ponte sullo Stretto: Commissaria Valean, autorità italiane non hanno presentato alla Commissione piani concreti sul collegamento	4
Recovery: il Parlamento chiede un controllo democratico sui piani nazionali	4
Gruber Logistics prima azienda in Europa a testare un trasporto multimodale interamente decarbonizzato	6
Intervista ad Andreas Nolte (Assoferr): la multimodalità è una realtà ed è naturale per una catena logistica efficiente e competitiva	7
La corsa contro il virus: l'aggiornamento del white paper di DHL rivela quanto appreso dopo un anno di COVID-19	8
ITALIA.....	11
Rinnovato CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione. Nicolini (Confetra), buon accordo in un momento difficile	11
Rinnovato CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione: Sindacati, interessati circa 1 mln di lavoratori. Aumento medio 104 euro.....	11
RFI nel 2020 è prima stazione appaltante del Paese con 410 bandi. Dati Rapporto annuale infrastrutture strategiche prioritarie	12
Mims: misure per tpl, autostradato, sicurezza delle gallerie e porti nel dl 'Sostegni' approvato dal Parlamento.....	13
La mobilità del futuro tema del confronto tra vertici Rfi e Anas nel webinar organizzato dall'Osservatorio Riparte l'Italia	15
Mims: 115 mln per progettare opere prioritarie. Gli Enti beneficiari sono Comuni, Città metropolitane, Autorità portuali	16
ANFIA: aprile in forte rialzo per autocarri e trainati. Rafforzato risultato positivo per bus con +25%	16
DL Sostegni bis: Fedriga, raggiunto un accordo importante Governo-Regioni. Per TPL incremento risorse di 500 milioni	18
ASSTRA: urgente ripristinare la piena capacità di carico del TPL in vista di riaperture e avanzamento campagna vaccinale	19
Amazon presenta nuove tecnologie che supporteranno ulteriormente i lavoratori nello svolgimento delle loro mansioni quotidiane	20
Corte dei Conti: registrati agli atti di nomina dei 29 Commissari straordinari per le opere pubbliche	22

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 17 maggio 2021 al 24 maggio 2021

Assoporti: al via proposta di Legge su semplificazione amministrativa nelle ZES e per settore portuale.....	23
Trasporto merci: intesa tra FNM e SEA per lo sviluppo dell' intermodalità ferro/aria	24
FS agli Stati Generali del Patrimonio Italiano a beneficio dello sviluppo sostenibile di mobilità, turismo e territorio	25
Pietro Salini al Convegno Assonime: innovazione e sostenibilità per crescita e competitività	26
REGIONE LAZIO	28
Ferrovia Orte-Falconara: potenziamento inserito nel Pnrr. Accordo tra Mims, Marche, Umbria e Rfi.....	28
Piastra logistica Alto Tevere: Bettarelli (Pd), dalla Giunta regionale solo annunci.....	29
Intervista a Giuseppe Ferraro (dg Cotral), 13 mln di utili nell'anno della pandemia, positivo anche il bilancio della gestione operativa	30
A Civitavecchia parte la sperimentazione per lo sdoganamento in mare delle car carrier	31
ROMA CAPITALE	33
Roma. Il coraggio di cambiare". Il volume di Claudio Cipollini presentato in un webinar	33

INTERNAZIONALE

Ponte sullo Stretto: Commissaria Valean, autorità italiane non hanno presentato alla Commissione piani concreti sul collegamento

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – Il collegamento tra la Sicilia e l'Italia continentale fa già parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e del corridoio "Scandinavia-Mediterraneo" e, in quanto tale, fa parte della rete considerata di massima importanza e valore aggiunto dell'UE. Non è stato tuttavia individuato nell'elenco indicativo di collegamenti transfrontalieri e collegamenti mancanti che figura nell'allegato del progetto di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, sul quale il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo politico (CEF II)[1].

Questa la risposta della commissaria Adina Vălean all'interrogazione dell'eurodeputata Annalisa Tardino sul finanziamento del Ponte sullo Stretto.

Garantire la connettività e l'accessibilità di tutte le regioni europee – risponde ancora la commissaria – è al centro della politica in materia di TEN-T. Nel 2021 la Commissione proporrà una revisione del regolamento TEN-T[2] al fine di aumentare l'efficienza della rete TEN-T multimodale. Lo scopo è, in particolare, contribuire all'obiettivo del Green Deal. Per quanto riguarda il collegamento tra la Sicilia e il continente italiano, la valutazione di un progetto sulla rete TEN-T può essere effettuata solo sulla base di una proposta concreta e matura dello Stato membro che dimostri in particolare il valore aggiunto dell'UE per la rete. Questo è anche un prerequisito per un eventuale contributo finanziario dell'UE. Finora le autorità italiane non hanno presentato alla Commissione piani concreti in merito a tale collegamento.

La scelta dello strumento di finanziamento per un determinato progetto dovrebbe essere decisa dall'Italia, in funzione della natura del progetto e della sua sostenibilità finanziaria. Alcuni programmi dell'UE nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2021-2027 potrebbero ad esempio contribuire a studi preliminari e ad attività di appalto.

[1] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014.

[2] Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

Recovery: il Parlamento chiede un controllo democratico sui piani nazionali

(FERPRESS) – Roma, 21 MAG – In una risoluzione non legislativa adottata giovedì con 602 voti favorevoli, 35 contrari e 56 astensioni, i deputati hanno ribadito che, in linea con i contenuti del Regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (Recovery and

Resilience Facility – RRF), il PE ha il diritto di ricevere le informazioni pertinenti sullo stato di attuazione dei piani nazionali di ripresa e resilienza (PNRR).

Per garantire una maggiore trasparenza e la responsabilità democratica dei PNRR, i deputati si aspettano di ricevere dalla Commissione le informazioni di base necessarie, nonché una sintesi delle riforme e degli investimenti dei piani nazionali ricevuti (18 Paesi UE hanno presentato i loro piani il 18 maggio). Si aspettano inoltre che queste informazioni siano fornite in un formato facilmente comprensibile e comparabile, comprese le traduzioni esistenti dei documenti presentati dagli Stati membri.

Titolarità dei cittadini

I deputati ritengono che la condivisione delle valutazioni preliminari dei piani non pregiudicherà l'esito della procedura, poiché la maggior parte dei PNRR sono già in fase avanzata e probabilmente saranno approvati. Tale supervisione, al contrario, migliorerebbe il dialogo sulla ripresa.

Inoltre, il coinvolgimento del Parlamento sulla piena trasparenza e la responsabilità garantirebbe e rafforzerebbe la legittimità democratica e il senso di titolarità dei cittadini. Per garantire il coinvolgimento di società civile, autorità locali e regionali nell'attuazione dei piani, i deputati invitano la Commissione a sollecitare gli Stati membri a consultare tutte le parti interessate a livello nazionale, anche in caso di eventuali modifiche o nuovi PNRR in futuro.

Monitorare obiettivi e traguardi

I deputati vogliono infine che le commissioni competenti del Parlamento siano tenute informate sui risultati preliminari riguardanti l'adempimento dei traguardi e degli obiettivi concordati, affinché siano in grado di valutare al meglio l'effettiva e corretta spesa dei fondi.

Contesto

Il dispositivo per la ripresa e la resilienza è la parte più grande del pacchetto Next Generation EU e uno strumento temporaneo di crisi progettato per aiutare i Paesi UE ad affrontare gli effetti della pandemia COVID-19, con un totale di 672,5 miliardi di euro in prestiti e sovvenzioni.

Per essere ammissibili al finanziamento, i piani nazionali si devono incentrare su politiche chiave dell'UE quali la transizione verde, la biodiversità, la trasformazione digitale, la coesione economica e la competitività, nonché la coesione sociale e territoriale, la reazione delle istituzioni alle crisi e sulle modalità per aiutarle a prepararsi, come anche le politiche a favore dei minori e dei giovani, compresa l'istruzione e lo sviluppo di competenze.

Ciascun piano deve destinare almeno il 37% del proprio bilancio al clima e almeno il 20% alle azioni digitali. Il regolamento stabilisce anche che potranno ricevere fondi a titolo del dispositivo soltanto i paesi membri impegnati nel rispetto dello Stato di diritto e dei valori fondamentali dell'Unione europea. Infine, gli stati membri devono spiegare in quale maniera i piani nazionali di recupero e resilienza contribuiscano all'uguaglianza di genere e alle pari opportunità e in che modo le parti interessate a livello nazionale siano state coinvolte nella preparazione dei PNRR.

Gruber Logistics prima azienda in Europa a testare un trasporto multimodale interamente decarbonizzato

(FERPRESS) – Verona, 21 MAG – I due elementi sui quali le politiche dell'Unione Europea puntano con maggiore decisione per la decarbonizzazione del trasporto merci sono lo shift modale e l'utilizzo di carburanti alternativi.

Per shift modale si intende spostare per quanto possibile le merci dalle strade a diverse modalità di trasporto quali la rotaia o vie d'acqua (es. marittime o fluviali). Mentre per quanto concerne i carburanti alternativi si fa sempre più riferimento a carburanti che derivino da biomasse e che quindi siano capaci a pieno titolo di rientrare nel concetto di economia circolare.

Dal punto di vista operativo ed economico, queste soluzioni risultano, tuttavia, spesso difficili da implementare con successo tanto che il 90% del trasporto merci viene ancora effettuato via gomma e che i carburanti alternativi provenienti da biomasse sono disponibili in scarsissime quantità.

Purtuttavia, oggi, l'applicazione del concetto di "logistica sostenibile" non è solo immaginabile ma può essere concretamente testata nella realtà. Gruber Logistics, società altoatesina di logistica e trasporti operante nel mondo attraverso trentacinque sedi operative, è stata la prima in Europa ad aver effettuato un trasporto multimodale interamente decarbonizzato

Un carico da 24 tonnellate in partenza dal veronese e diretto nel nord ovest della Germania è stato effettuato attraverso l'impiego di diverse tecnologie sfruttando la disponibilità di soluzioni utilizzabili a livello locale.

Il primo miglio in Italia è stato effettuato con un mezzo BIOlng, cioè in grado di utilizzare metano liquefatto derivante da biomasse provenienti da scarti di produzione agricola. Tale tecnologia permette un abbattimento delle emissioni di CO₂ fino al 95%. Il mezzo ha effettuato la prima tratta dalla zona di carico, fino all'interporto di Verona, zona in cui il mezzo è stato caricato su treno. La riduzione di CO₂ sulla tratta intermodale elettrificata è calcolata in un -60%. Infine, l'ultima tratta, dall'interporto di Colonia fino al punto di scarico è stato effettuato con un mezzo Biodiesel con una riduzione di CO₂ pari al 55%.

Dal punto di vista operativo il trasporto è stato implementato senza alcuna problematica, purtuttavia, perché queste tipologie di trasporti diventino la norma c'è ancora molto lavoro da fare soprattutto per quanto concerne il mind set del mercato.

"Ci sono molti aspetti su cui è necessario lavorare per permettere una progressiva decarbonizzazione dei trasporti ma certamente l'aspetto più difficile da affrontare sono i vecchi paradigmi legati al trasporto. Con questo test abbiamo dimostrato che le soluzioni ci sono e non serve attendere anni per avere risultati tangibili. Al pari del prezzo e della qualità del servizio oggi devono rientrare nelle scelte dei fornitori elementi quali la sostenibilità ambientale e sociale nonché accettare i maggiori costi che la sostenibilità

richiede” sottolinea Andrea Condotta, Public Affairs e Innovation Manager di Gruber Logistics. Matteo Gasparato, Presidente del Quadrante Europa, rileva, inoltre, come la sostenibilità significhi meno costi per la collettività: “grazie ai 15000 treni movimentati annualmente l’Interporto Quadrante Europa di Verona contribuisce ad evitare che una serie di costi esterni possano ricadere sulla comunità. Li abbiamo stimati, ovviamente attraverso una media delle percorrenze e delle destinazioni, per il 2020, in oltre 140.000.000 € derivanti dallo spostamento del traffico merci dalla gomma alla ferrovia, con oltre 500.000 tonnellate di CO2 non emesse nell’atmosfera grazie al nostro lavoro. Interporto Quadrante Europa e Gruber Logistics sono quindi due esempi di lavoro quotidiano a favore della sostenibilità del nostro pianeta”.

Il cambio di mentalità rappresenta l’ultimo gradino di un lungo percorso di evoluzione del settore. Speriamo che questo ultimo passo verso la piena decarbonizzazione non sia però il più difficile da compiere.

Intervista ad Andreas Nolte (Assoferr): la multimodalità è una realtà ed è naturale per una catena logistica efficiente e competitiva

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – Andreas Nolte, Presidente Assoferr ed amministratore delegato di una delle più importanti aziende di gestione e noleggio di carri ferroviari. L’annuncio dell’adesione dell’associazione a Confrtrasporto di Confcommercio è stato un fulmine al ciel sereno.

D:- Una nuova alleanza con l’autotrasporto?

Nolte:- *Non c’è mai stata una guerra tra il mondo ferroviario e quello dell’autotrasporto. Da sempre c’è collaborazione. L’intermodalità è una realtà di tutti i giorni. Le faccio un esempio pratico, quello della carta. Le bobine ed i bancali di carta viaggiano principalmente in treno, ma col treno arrivano fino al terminale e dal terminale alla tipografia viaggiano in camion. Si tratta del più classico caso di multimodalità. Non c’è mai guerra in questo modo, ma siamo di fronte ad un sistema di trasporto vincente. E nel settore automotive la multimodalità è naturale: la stessa auto importata o da esportare viaggia su gomma, su ferro ed anche in nave. Naturalmente al deposito del dealer deve arrivare per camion.*

D:- Spesso si tratta di decisioni difficili e complicate. Ricordiamo che qualche anno fa proprio a Pietrarsa Barilla annunciò che stava pensando ad un più esteso trasporto in treno. Ci sono voluti mesi e mesi di lavoro.

Nolte:- *Infatti oggi Barilla trasporta il suo grano anche in treno, tra l’altro il collegamento Puglia Parma è gestito anche da un socio storico di ASSOFERR. C’è voluto tempo e lavoro. La scelta può anche essere di tipo ambientale e puntare sulla comunicazione green, ma la catena logistica deve funzionare bene ed essere competitiva sul piano economico. Ma comunque sempre multimodale.*

D:- Multimodalità è la nuova sfida che portate in Confrtrasporto?

Nolte:- *In questo termine si vogliono sottolineare le varie sfaccettature del trasporto fatto di tanti operatori e di diverse modalità. Si passa dal conflitto, e dalla concorrenza pura, alla collaborazione. Ed il fatto che Confcommercio abbia affidato ad Assoferr la cura dell’anima ferroviaria è un fatto assolutamente positivo. Oggi c’è più consapevolezza nelle classi dirigenti e nel Paese in generale sulla necessità di una logistica più razionale e meno inquinante. Dobbiamo tutti impegnarci a migliorare l’efficienza del sistema, pur facendo salvi i principi della libera concorrenza.*

Dicevamo che il momento è particolarmente importante perché ci saranno grandi investimenti infrastrutturali, sia per le linee ad alta velocità che per alcuni raccordi. L'impegno verso il Sud d'Italia è importantissimo e irrinunciabile anche per il trasporto delle merci perché si potranno liberare nuove tracce.

D:- Non possiamo non accennare al nuovo appuntamento del Forum di Pietrarsa. Avete deciso di lanciare il cuore oltre l'ostacolo (del Covid)! Nolte, lei presidente di Assoferr, e Guido Gazzola che l'ha inventato avete deciso di organizzare la quinta edizione per il 5 luglio nel luogo nel quale nacque 6 anni, Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa.

Nolte:- *E' questa la scelta che abbiamo fatto. Dopo l'anno del Covid e le due edizioni in trasferta di Genova (era l'anno del crollo del Ponte Morandi) e Trieste ci è sembrato giusto ritornare nella sede ormai storica del Forum, il Museo ferroviario. Pietrarsa 2021 vuole essere un incontro di inclusione, ci saranno due panel, il primo istituzionale, il secondo imprenditoriale. Nell'anno Europeo della Ferrovia, in Europa così come in Italia, si stanno organizzando eventi per promuovere il trasporto ferroviario delle merci. Il Forum si candida come punto di riferimento per il settore per continuare a dare il suo contributo al raggiungimento degli obiettivi ambiziosi della Agenda 2030 e del Green Deal.*

La corsa contro il virus: l'aggiornamento del white paper di DHL rivela quanto appreso dopo un anno di COVID-19

(FERPRESS) – Roma, 18 MAG – È passato più di un anno da quando il mondo si è svegliato alla notizia del nuovo virus SARS-COV-2. Quella che seguì fu la più grande crisi sanitaria globale degli ultimi 100 anni.

La logistica e la gestione della catena di approvvigionamento hanno svolto sin dall'inizio un ruolo fondamentale nella gestione della pandemia al fine di garantire la disponibilità e la distribuzione dei principali strumenti di gestione della pandemia: medicinali e forniture mediche come vaccini, kit di test, forniture ausiliarie, trattamenti e dispositivi di protezione individuale (DPI).

Con oltre 200 milioni di dosi di tutti i vaccini approvati distribuiti in oltre 120 paesi e 9.000 voli operati in cui sono state coinvolte più di 350 strutture, il Gruppo DHL ha fatto parte della strategia di risposta sin da subito. Per arginare questo compito sono state create oltre 50 collaborazioni bilaterali e multilaterali con partner sia nel settore farmaceutico pubblico e diversi nuovi servizi dedicati.

Il white paper di DHL "Revisiting Pandemic Resilience" fa luce su ciò che il settore ha imparato dalla corsa contro COVID-19 per essere meglio preparato a gestire le emergenze sanitarie in futuro.

"La logistica e la gestione della catena di approvvigionamento svolgono un ruolo chiave nella gestione delle pandemie, mantenerle attive e garantire la consegna di forniture sanitarie essenziali ha fornito lezioni preziose" – spiega Katja Busch, Chief Commercial Officer di DHL – "Abbiamo implementato nuovi servizi dedicati per la distribuzione di vaccini a una velocità senza precedenti. Tutti i settori, le industrie e le nazioni devono collaborare per porre fine con successo alla fase acuta di questa pandemia. La creazione di solide partnership e lo sfruttamento dell'analisi dei dati saranno fondamentali ma dobbiamo anche rimanere preparati per volumi elevati di pazienti e vaccini, mantenere l'infrastruttura e

la capacità logistica, pianificando al contempo le fluttuazioni stagionali fornendo una piattaforma stabile e ben attrezzata per gli anni a venire.”

Risultati importanti sono stati ottenuti nella ricerca e sviluppo, produzione e gestione della catena di approvvigionamento, nonché nelle politiche che ci aiuteranno a superare la crisi come comunità globale. Le fondamenta sono state poste sviluppando un vaccino cinque volte più velocemente di quanto non sia mai accaduto nella storia, aumentandone poi la produzione in tempi record, quadruplicando le capacità di produzione del vaccino pre-COVID. Insieme, la logistica e la catena di approvvigionamento sono stati in grado di fornire i vaccini salvavita ai pazienti di tutto il mondo e, anche se dovevano essere soddisfatti requisiti senza precedenti come il mantenimento di una cold chain fino a -70° C, la logistica è stata in grado di implementare la distribuzione tre volte più velocemente del normale. Inoltre, l'azione multilaterale della sanità pubblica e degli attori politici ha fornito un quadro favorevole per lo sviluppo e la diffusione rapida dei vaccini.

Per alti livelli di immunizzazione, sono necessarie circa 10 miliardi di dosi di vaccino a livello globale entro la fine del 2021. Tuttavia, fino ad oggi, solo quattro Paesi hanno raggiunto tassi di vaccinazione superiore al 50% e molti dei restanti hanno infrastrutture meno sviluppate, rendendone la diffusione più difficile. Per accelerare la distribuzione del vaccino, è necessario esaminare le seguenti aree:

- Le industrie e le nazioni devono promuovere la collaborazione, prestando particolare attenzione alla costruzione di solide partnership e una dorsale di dati di supporto.
- Per flussi di approvvigionamento in entrata sicuri, sono necessari una gestione proattiva della capacità di trasporto e flussi di ritorno sostenibili per gli imballaggi. Ciò è particolarmente critico poiché oltre il 95% delle dosi globali di vaccino COVID-19 viene prodotto in soli otto Paesi e deve essere somministrato in tutto il mondo.
- Anche i modelli di distribuzione a terra dell'ultimo miglio personalizzati dovrebbero essere messi in atto con un focus sulla posizione strategica dei magazzini, la sincronizzazione del flusso di vaccini e accessori, nonché il numero e l'ubicazione dei punti di vaccinazione.

L'infrastruttura logistica e la capacità di configurazione dovrebbero essere mantenute a quel livello poiché nei prossimi anni saranno necessarie ulteriori 7-9 miliardi di dosi di vaccini annue per mantenere bassi i tassi di (re)infezione e rallentare il ritmo delle mutazioni virali (senza contare le fluttuazioni stagionali).

Pianificare per il futuro è essenziale, identificando e prevenendo tempestivamente le crisi sanitarie attraverso partenariati attivi, sistemi di allarme globali ampliati, programmi integrati di prevenzione delle epidemie e investimenti mirati in ricerca e sviluppo. Si raccomanda inoltre di espandere e istituzionalizzare il contenimento dei virus e le contromisure (ad es. il tracciamento digitale dei contatti e scorte nazionali) per garantire una preparazione strategica e tempi di risposta più efficienti. Per facilitare una rapida introduzione dei farmaci (ad es. diagnostica, terapie e vaccini), i governi e le industrie dovrebbero impiegare una capacità di produzione “sempre calda”, progetti di ricerca, produzione e approvvigionamento, nonché espandere le capacità di distribuzione locale.

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 17 maggio 2021 al 24 maggio 2021

Per leggere il white paper completo, fare clic sul seguente link: <https://www.dhl.com/pandemic-resilience>

ITALIA

Rinnovato CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione. Nicolini (Confetra), buon accordo in un momento difficile

(FERPRESS) – Roma, 18 MAG – E' stato sottoscritto oggi l'accordo di rinnovo del CCNL logistica, trasporto e spedizione che era scaduto il 31 dicembre 2019. Per il Presidente Confetra Guido Nicolini "questo accordo dimostra il senso di responsabilità di tutte le parti coinvolte, datoriali e sindacali, che in un momento non facile hanno saputo trovare una sintesi equilibrata tra le giuste aspettative dei lavoratori e le difficoltà delle aziende. D'altra parte non si poteva fare altrimenti per un contratto che, rivolgendosi ad una platea di oltre 1 milione di addetti, rappresenta un riferimento indispensabile per tutte le imprese la cui attività rientra nella filiera logistica qualunque sia la modalità con la quale viene svolta".

Nel merito il rinnovo, tenuto conto della situazione emergenziale in atto, si è concentrato sulla parte economica riconoscendo ai lavoratori un importo medio a regime di 104 euro mensili, per una durata del nuovo contratto fino al 31 marzo 2024, a cui va aggiunta una somma una tantum di 230 euro per il periodo di carenza contrattuale. L'aumento sarà corrisposto in parte sui minimi (90 euro), in parte come Elemento Distinto della Retribuzione (10 euro), cioè non incidente sugli istituti contrattuali, e in parte andrà a rafforzare la bilateralità del settore (4 euro). Chiudono l'intesa gli Avvisi Comuni sottoscritti il 3 dicembre scorso per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore (tra cui costo del lavoro, infrastrutture e legalità) e l'impegno delle parti da oggi al prossimo rinnovo a modernizzare il contratto per allinearli ai cambiamenti in atto all'interno della filiera

Rinnovato CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione: Sindacati, interessati circa 1 mln di lavoratori. Aumento medio 104 euro

(FERPRESS) – Roma, 18 MAG – "Siglato oggi l'accordo per il rinnovo del contratto nazionale Logistica, Trasporto Merci e Spedizione". Ne danno notizia le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti che hanno sottoscritto l'intesa con le associazioni datoriali del settore, sottolineando che "per la prima volta dopo 15 anni, il rinnovo è stato contemporaneamente sottoscritto da tutte e 24 le associazioni datoriali presenti".

"L'intesa raggiunta – spiegano le organizzazioni sindacali – prevede un aumento economico, coerente con le richieste condivise dalle delegazioni sindacali, di 104 euro, così distribuiti: 100 euro di retribuzione (90 di incremento tabellare e 10 di EDR) da riconoscere in cinque tranches, fino alla scadenza del contratto a marzo 2024 e 4 euro di welfare contrattuale suddivisi in 2,5 euro per sanità integrativa Sanilog e 1,5 euro per implementare

il fondo che garantisce le prestazioni dell'Ente Bilaterale, Ebilog. Prevista inoltre l'erogazione di una somma, a titolo di una tantum, di 230 euro, in tre tranches quale riconoscimento economico per il periodo non coperto dal Ccnl, scaduto il 31 dicembre 2019".

"È stata anche condivisa tra le parti – proseguono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti – la costituzione di una commissione bilaterale che, dopo l'approvazione definitiva dell'accordo, dovrà operare per la riforma del Ccnl e realizzare gli interventi necessari alla sua modernizzazione. Si è convenuto infine di recepire all'interno del contratto gli avvisi comuni condivisi nel dicembre 2020".

Secondo le organizzazioni sindacali "è un importante risultato, raggiunto anche grazie allo sciopero del settore del 29 e 30 marzo scorsi che ha definitivamente rispedito al mittente le precedenti richieste delle associazioni datoriali che avrebbero prodotto il peggioramento normativo ed economico delle condizioni dei lavoratori. Il valore di questa firma, tenendo conto della delicata fase congiunturale in cui si colloca questo rinnovo, è rappresentato dal consolidamento dell'unicità contrattuale e dall'ampliamento della platea dei destinatari che va dal camionista al rider, sfiorando il milione di lavoratori e lavoratrici e rendendolo di fatto uno dei contratti nazionali di riferimento nel panorama italiano della contrattazione collettiva".

"Le assemblee, previste dal percorso di informazione, coinvolgimento e consultazione delle lavoratrici e dei lavoratori del settore – informano infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti – verranno svolte, su tutto il territorio nazionale, a partire dal 20 maggio ed entro il giorno 15 giugno, termine definito per lo scioglimento della riserva".

RFI nel 2020 è prima stazione appaltante del Paese con 410 bandi. Dati Rapporto annuale infrastrutture strategiche prioritarie

(FERPRESS) – Roma, 17 MAG – Il Gruppo FS si conferma locomotiva del Paese per le infrastrutture di trasporto. Nel 2020 attraverso Rfi, è infatti la prima stazione appaltante del Paese con 410 bandi e 13,8 miliardi di euro messi in gara a cui si aggiungono i 5,7 miliardi di euro di Anas.

Per un totale – riferisce Fsnews – di quasi 20 miliardi, vale a dire più del 45% del mercato degli appalti nel 2020, nonostante una contrazione del numero dei bandi di gara per le opere pubbliche (-8,2% nel primo semestre e -4,5% nel secondo semestre).

La ripartenza delle infrastrutture – in attesa che atterri il PNRR – trova la sua conferma nel Rapporto annuale sulle infrastrutture strategiche prioritarie del servizio studi della Camera dei Deputati insieme all'Autorità nazionale anticorruzione e all'Istituto di ricerca Cresme, presentato il 12 maggio alla Commissione ambiente e lavori pubblici di Montecitorio.

Una crescita che ha ottime chance di proseguire in tutto il 2021. A imprimere un'ulteriore spinta giocheranno un ruolo rilevante la nomina da parte del governo Draghi di 29 commissari per 57 grandi opere, l'impegno per semplificare l'iter autorizzativo e attuativo

delle opere stesse che possono contribuire sempre più a tagliare i tempi. Il valore complessivo degli investimenti per le 57 opere è di 82,7 miliardi di euro: 21,6 miliardi di euro previsti al Nord, 24,8 al Centro e 36,3 al Sud. Opere già finanziate per 33 miliardi circa, 30 sono infrastrutture ferroviarie e stradali che valgono 71,7 mld di euro di cui 35,1 previsti al Sud. Opere – condivise con istituzioni locali e cittadini per valorizzare i territori con interventi di accompagnamento allo sviluppo – che saranno ampliate e completate con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso quelle previste nel Next Generation Eu.

Queste ultime ingenti risorse potranno contribuire entro il 2026 a ridurre, se non a colmare, quel divario infrastrutturale italiano, fotografato da Eurispes nel Rapporto Italia 2021 e presentato il 13 maggio a Roma. Il gap Nord-Sud, è spiegato nell'indagine dell'Istituto, fa perdere al Paese circa 70 miliardi di euro l'anno per le mancate esportazioni, pari al 4% del Pil (dati Sace).

Mims: misure per tpl, autostradato, sicurezza delle gallerie e porti nel dl 'Sostegni' approvato dal Parlamento

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – Esonero per gli autotrasportatori dal contributo obbligatorio all'Autorità di regolazione dei trasporti per il 2021; trentacinque milioni al Comune di Genova per interventi di rigenerazione urbana nell'area sottostante il Ponte San Giorgio; sostegno al reddito ai lavoratori dei porti di Cagliari e Catania in difficoltà per la diminuzione del traffico merci e passeggeri a causa della pandemia; norme per migliorare la sicurezza antincendio nelle gallerie della rete stradale; proroga del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso.

Sono le principali misure in materia di infrastrutture e mobilità, introdotte nel decreto 'Sostegni' durante l'iter parlamentare che si è concluso ieri. I nuovi interventi integrano le importanti disposizioni già presenti nel decreto legge approvato dal Consiglio dei Ministri a marzo per sostenere i settori che hanno sofferto e sono tuttora in difficoltà a causa della crisi generata dalla pandemia, tra cui gli ulteriori 800 milioni di euro a favore delle aziende del trasporto pubblico locale, i 20 milioni per i voucher per spostamenti con il taxi o con i servizi NCC (noleggio con conducente) da parte delle persone con mobilità ridotta e appartenenti alle fasce più deboli della popolazione, gli ulteriori 50 milioni di euro per indennizzare i proprietari di immobili adibiti a prima casa che riducono il canone di locazione a favore degli affittuari. Ieri il decreto

“Durante l'esame in Parlamento sono state aggiunte importanti disposizioni”, ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini. “Nel complesso, le norme vanno nella direzione di migliorare la vita dei cittadini agevolandone la mobilità, aumentare la sicurezza stradale, sostenere il trasporto pubblico locale, l'autotrasporto e i lavoratori dei porti che a causa della pandemia stanno subendo gli effetti delle crisi aziendali, obiettivi condivisi dalle forze politiche che hanno integrato il decreto legge”.

Le novità introdotte dal Parlamento.

Autotrasporto – Per l'anno 2021 le imprese di autotrasporto in conto terzi sono esonerate dal versamento del contributo obbligatorio all'Autorità di regolazione dei trasporti. Si tratta di un intervento molto atteso dagli operatori del settore che hanno subito gli effetti della pandemia da Covid-19.

Porti – I lavoratori in esubero nei porti di Cagliari e Catania, dove la diminuzione delle attività acuitasi con la pandemia ha generato stati di crisi aziendale o la cessazione delle attività dei terminali, possono beneficiare per l'anno 2021 di strumenti di sostegno al reddito. In particolare, la disposizione riguarda 191 lavoratori portuali a Cagliari e 90 a Catania, ed è volta ad accompagnare processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali ed evitare problemi all'operatività degli scali. Questa misura si affianca alle risorse messe a disposizione con il decreto firmato ad aprile dal Ministro Giovannini per indennizzare gli ormeggiatori dei porti italiani che hanno subito perdite a causa della pandemia.

Genova – Sono destinati al Comune di Genova 35 milioni di euro per un progetto di rigenerazione e riqualificazione urbana dell'area sottostante il viadotto San Giorgio. Sarà creato, in accordo con il sindaco di Genova, Marco Bucci, il 'Parco di Polcevera', area per attività ricreative, sportive e culturali in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Sicurezza antincendio gallerie – In continuità con la circolare firmata dal Ministro Giovannini per aumentare sicurezza e la sorveglianza delle gallerie stradali e autostradali, sono previste misure per migliorare e rendere più efficienti i dispositivi antincendio nelle gallerie delle strade e autostrade appartenenti alla rete transeuropea. In particolare, vengono stabilite procedure tecniche e amministrative per un adeguamento tempestivo ai requisiti fissati dalla direttiva europea 2004/54/CE contro il rischio di incendio. È previsto che i gestori (l'Anas e i concessionari autostradali) provvedano alla redazione di un 'progetto di sicurezza' (da inviare entro il 31 dicembre 2021 alla Commissione permanente per le gallerie istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici del Ministero) corredato da un cronoprogramma di esecuzione dei lavori, da completare entro il 31 dicembre 2025. Le opere riguardano essenzialmente gli adeguamenti, e in alcuni casi la realizzazione, degli impianti di ventilazione, di illuminazione e antincendio, delle uscite di sicurezza, degli impianti di drenaggio dei liquidi infiammabili e tossici, della segnaletica stradale. Le norme, oltre a dare certezza agli operatori su modalità e tempi per le attività di adeguamento delle gallerie, forniscono una concreta risposta ai rilievi mossi dalla Commissione europea sul processo di adeguamento delle gallerie alla relativa direttiva, che hanno condotto all'avvio di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

Sistema idrico del Gran Sasso – L'incarico di Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso viene prorogato dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2023, al fine di consentire il completamento della attività commissariali, considerando la complessità degli interventi e i rallentamenti che si sono determinati a seguito dell'emergenza sanitaria. Tra le attività commissariali per la messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso vi è l'esecuzione dell'appalto misto di servizi e lavori per giungere a

una migliore conoscenza del sistema di trasporto delle acque di falda, destinate al consumo idropotabile, all'interno del traforo del Gran Sasso dell'autostrada A24 Roma-Teramo.

La mobilità del futuro tema del confronto tra vertici Rfi e Anas nel webinar organizzato dall'Osservatorio Riparte l'Italia

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – Un'Italia più connessa, verde e competitiva grazie a infrastrutture per la mobilità sostenibili, resilienti, accessibili e inclusive. È l'obiettivo del Gruppo FS Italiane per contribuire al rilancio del Paese e a una transizione green e digitale della mobilità. Ne hanno discusso ieri, durante il webinar La mobilità del futuro, organizzato dall'Osservatorio Riparte l'Italia, Anna Masutti, presidente RFI, Massimo Simonini, amministratore delegato ANAS, e Claudio De Vincenti, presidente Aeroporti di Roma.

Dagli interventi – riferisce Fsnews – è emerso l'impegno di tutto il Gruppo FS nel tracciare un percorso strategico di sostenibilità di lungo periodo, puntando a diventare carbon neutral entro il 2050 e incrementando lo shift modale a favore della mobilità collettiva e condivisa e del trasporto merci su rotaia.

Del resto quello dei trasporti è un settore che ricopre un ruolo essenziale e che sta vivendo una profonda evoluzione nel segno della sostenibilità. Nell'attuale scenario non si guarda più solo al mercato ma alla sopravvivenza del pianeta, e il tempo diventa un fattore imprescindibile per orientare il percorso verso obiettivi la cui realizzazione non è più procrastinabile. L'auspicio emerso nell'incontro, e l'impegno di tutti, è rivolto a far sì che il processo di semplificazione delle procedure di autorizzazione e affidamento delle nuove infrastrutture, a cui si sta lavorando il Governo, e lo stringente timing imposto dall'Europa sui lavori previsti nel PNRR, contribuiscano ad accelerare il virtuoso percorso verso un futuro davvero sostenibile e una vera integrazione tra territori, grazie a sistemi di trasporto efficaci, efficienti, accessibili e a ridotto impatto ambientale.

L'incontro è servito anche a soffermarsi una volta di più sugli obiettivi che la comunità internazionale, in vari contesti, ha voluto darsi. In questa prospettiva è stato ricordato come i Sustainable Development Goals (SDGs), approvati con l'Agenda 2030 dall'Assemblea Generale dell'ONU, attribuiscano un ruolo di rilievo alle infrastrutture e ai sistemi di mobilità sostenibile, accessibile e inclusiva. Un'altra fondamentale bussola è costituita dalla Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS), proposta dalla Commissione Europea nel dicembre 2020, che definisce gli obiettivi da raggiungere nel settore per contribuire alla riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050, come previsto dal Green Deal europeo, e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011. Finalità ultima e decisiva, appunto, quella di promuovere la coesione, ridurre le disparità e migliorare la connettività per tutte le regioni.

Mims: 115 mln per progettare opere prioritarie. Gli Enti beneficiari sono Comuni, Città metropolitane, Autorità portuali

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili mette a disposizione di Comuni, Città Metropolitane e Autorità di sistema portuale una cifra pari a 107 milioni per la progettazione di opere, di contenuto strategico e rispettose dei criteri di sostenibilità ambientale, eligibili al finanziamento.

Il Ministro Enrico Giovannini ha firmato il decreto che stabilisce per il triennio 2021-2023 la destinazione delle risorse e la loro ripartizione. Ai 107 milioni si aggiungono ulteriori 8 milioni provenienti da residui degli anni 2019 e 2020: fondi che non sono stati utilizzati e che ora vengono messi a disposizione delle amministrazioni in grado di progettare.

Le risorse, nel complesso 115 milioni, sono destinate alla progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, alla project review delle infrastrutture già finanziate, alla redazione di progetti di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di progetti pilota relativi alla piattaforma nazionale a supporto delle funzioni dei mobility manager scolastici.

Gli Enti beneficiari dei fondi sono 14 Città Metropolitane, 14 Comuni capoluogo di Città Metropolitane, 37 Comuni capoluogo di Regione o Provincia autonoma e Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, i Comuni di Milano, Roma, Palermo, Piacenza, Livorno e Matera. Dal 15 giugno 2021 queste amministrazioni potranno accreditarsi sulla piattaforma informatica predisposta da Cassa Depositi e Prestiti Spa e accessibile dal sito web del Ministero per presentare la proposta di ammissione al finanziamento statale dei piani o dei progetti. Per le Autorità Portuali, anch'esse beneficiarie dei fondi per la progettazione, sarà emanato uno specifico provvedimento per il riparto delle risorse, sentita la conferenza di coordinamento delle Autorità portuali.

ANFIA: aprile in forte rialzo per autocarri e trainati. Rafforzato risultato positivo per bus con +25%

(FERPRESS) – Torino, 19 MAG – Dopo una chiusura positiva del primo trimestre, ad aprile il mercato degli autocarri e dei veicoli trainati risulta ancora, come accaduto per il precedente mese di marzo, in forte rialzo. Anche in questo caso, i volumi totalizzati nel quarto mese dell'anno in corso si confrontano con il picco negativo toccato ad aprile 2020, in piena crisi Covid (-61,7% per gli autocarri e -70,7% per i veicoli trainati), con lo stop produttivo e delle attività delle motorizzazioni provinciali e la chiusura di concessionari e reti vendita fino al 3 maggio 2020.

Analizzando nel dettaglio il mercato di aprile 2021, nel mese sono stati rilasciati 2.428 libretti di circolazione di nuovi autocarri contro gli 897 libretti di aprile 2020 e 1.499 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 17 maggio 2021 al 24 maggio 2021

3.500 kg (contro i 569 di aprile 2020), suddivisi in 139 rimorchi e 1.360 semirimorchi. Nel primo quadrimestre 2021 si contano 9.163 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 46% in più rispetto al primo quadrimestre 2020, e 5.338 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+54,1% rispetto a gennaio-aprile 2020), così ripartiti: 488 rimorchi (+73%) e 4.850 semirimorchi (+52,4%).

Per gli autocarri, a gennaio-aprile 2021, come per il primo trimestre dell'anno, tutte le aree geografiche italiane registrano incrementi di mercato a doppia cifra: +59,2% il Nord-Ovest, +53,1% il Nord Est, +43,8% l'area del Sud e Isole e +21,7% le regioni del Centro. Per classi di peso, sono i veicoli con peso superiore a 12 e inferiore a 16 tonnellate a riportare il rialzo maggiore delle immatricolazioni, +63% nel primo quadrimestre 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020, seguiti dagli autocarri sopra le 3,5 e sotto le 5 tonnellate (+58,8%) e da quelli sopra le 16 tonnellate (+49,1%) che, con 7.795 unità vendute a gennaio-aprile 2021, rappresentano la classe di peso più importante in termini di volumi. In crescita a doppia cifra anche le rimanenti classi, ad eccezione degli autocarri superiori a 8 tonnellate e fino a 11,5, in lieve flessione (-0,6%). Gli autocarri rigidi risultano in aumento del 38,6% nei primi quattro mesi dell'anno corrente, mentre i trattori stradali chiudono il quadrimestre a +52,9%. Sia i veicoli da cantiere che i veicoli stradali si confermano in rialzo a doppia cifra a gennaio-aprile 2021, rispettivamente a +58,6% e +44,9%.

Guardando al mix delle alimentazioni, nei primi quattro mesi dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 7,7% (era 6,1% a gennaio-aprile 2020), per un totale di 706 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena lo 0,2% del totale (era 0,3% a gennaio-aprile 2020).

Anche per i veicoli trainati, nel quadrimestre si registra una crescita a doppia cifra in tutte le aree geografiche: +69,2% nel Nord-Est, +54,6% nell'area Sud e isole, +53,5% per le regioni del Centro, +37,2% nel Nord-Ovest. Le marche estere totalizzano 3.153 libretti di circolazione nel progressivo da inizio anno (+65,5%), mentre le marche nazionali, con 2.185 libretti, crescono del 40,1%.

A beneficio della ripartenza del comparto e dello svecchiamento del parco per una mobilità delle merci sempre più green e sicura, si è aperta lo scorso 14 maggio la seconda finestra per la presentazione delle domande di incentivazione prevista dal Decreto investimenti autotrasporto 2020/2021, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con il decreto direttoriale dello scorso 26 aprile, ha prorogato fino al 14 agosto 2021. Inoltre, con lo stesso decreto, è stato prorogato anche il termine per la rendicontazione, sia relativamente al primo periodo di incentivazione dello scorso anno, spostandolo dal 30 aprile al 30 luglio 2021, sia al secondo periodo di incentivazione, fissandolo al 4 marzo 2022, quest'ultimo forse troppo lungo.

Sulle risorse stanziare per il 2021-22, ANFIA ribadisce la necessità di incrementare il tetto massimo di spesa a 700.000 euro, per far sì che le imprese di autotrasporto che vogliono investire in sostenibilità non abbiano evidenti limitazioni come avvenuto nel 2020, dove sono avanzate risorse a causa di questo limite. Si ritiene fondamentale, inoltre, che il plafond

riservato ai veicoli commerciali ad alimentazione alternativa presenti un trend di relativa e continuativa crescita rispetto a quello previsto dal fondo dell'anno precedente, e che la differenza di incentivo tra le alimentazioni alternative e quelle tradizionali sia tale da poter instradare gli acquisti sostenibili.

In merito ai rimorchi e semirimorchi, come fatto in Germania, sarebbe coerente con le politiche ambientali e di sicurezza stradale prevedere una misura di rottamazione per i trainati di oltre 10 anni di anzianità.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg nel mese registra 190 nuove unità, con un incremento del 25% rispetto ad aprile 2020. Nel quarto mese del 2021, tutti i comparti, ad eccezione degli autobus adibiti al TPL (-16,9%), registrano una variazione positiva, con incrementi a tripla cifra per gli autobus e midibus turistici (+121,1%) e gli scuolabus (+250%), e a doppia cifra per i minibus (+14,7%). Nei primi quattro mesi del 2021, i libretti di autobus rilasciati sono 1.161 (-9,7%, rispetto a gennaio-aprile 2020). Calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-44,7%) e i minibus (-40,4%), mentre chiudono positivamente il quadrimestre gli autobus adibiti al TPL (+3%; pur con una flessione del 19,7% per gli interurbani) e gli scuolabus (+52,8%). "Aprile mostra segnali di ripresa ancora deboli – commenta Giovanni De Filippis, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. Le gare attualmente in corso produrranno effetti nella seconda metà dell'anno. Sarà importante, per la ripresa del comparto, l'attuazione rapida degli interventi previsti a supporto della transizione ambientale".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 4,9% nel primo quadrimestre 2021 (contro l'8,9% del primo quadrimestre 2020), mentre gli elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 6,9% (2,2% a gennaio-aprile 2020). A livello territoriale, infine, la flessione più significativa per il mercato degli autobus del primo quadrimestre 2021 si registra nelle regioni del Nord-Ovest (-51,4%), seguita dal calo delle regioni del Nord-Est (-43,2%). Mantengono, invece, un trend positivo le regioni del Centro (+16,6%) e l'area del Sud e isole (+35,9%).

DL Sostegni bis: Fedriga, raggiunto un accordo importante Governo-Regioni. Per TPL incremento risorse di 500 milioni

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – "Governo e Regioni, in vista del varo del Decreto Sostegni bis, hanno raggiunto un accordo importante per settori fondamentali per la vita dei cittadini. Quella odierna è davvero una pagina esemplare sul piano della leale collaborazione istituzionale", lo dichiara il Presidente Massimiliano Fedriga al termine della odierna Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

"L'accordo – spiega Fedriga – si articola in sette caposaldi.

- 1) Abbiamo condiviso l'esigenza di un'accelerazione della campagna vaccinale anti Covid-19 con il coinvolgimento degli erogatori privati accreditati.
- 2) Nell'accordo sono poi previste norme – prosegue Fedriga – che consentono di procedere in tempi rapidi al riparto del fondo sanitario nazionale per l'anno 2021.
- 3) Inoltre un punto dell'accordo consente un utilizzo flessibile delle risorse stanziato nel corso del 2020 dai vari decreti emergenziali.
- 4) Per far fronte al protrarsi dello stato di emergenza è poi consentito alle Regioni di poter utilizzare nel 2021 le quote accantonate e vincolate del risultato di amministrazione.
- 5) Sul fronte del trasporto pubblico locale – aggiunge il Presidente della Conferenza delle Regioni – è stato concordato di incrementare le risorse, nella misura di 500 milioni, di cui 450 per l'erogazione dei servizi aggiuntivi necessari per rispondere alle misure di contenimento dovute alla pandemia.
- 6) E' prevista un'integrazione, rispetto alle risorse già stanziato, di ulteriori 100 milioni a sostegno di comuni a vocazione montana.
- 7) Infine è stato concordato – conclude Fedriga – il riparto delle risorse destinate alle Regioni a statuto speciale dovuto a causa delle minori entrate”.

ASSTRA: urgente ripristinare la piena capacità di carico del TPL in vista di riapertura e avanzamento campagna vaccinale

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – ASSTRA, alla luce delle recenti riaperture e la conseguente mitigazione dei vincoli alla circolazione preesistenti, sottolinea l'urgenza di rivalutare l'attuale limite di carico al 50% dei mezzi di trasporto pubblico e quindi chiede di tornare alla normale capacità dei veicoli in modo da far fronte ai flussi generati dalla imminente stagione turistica, dalla riapertura delle scuole a settembre e dal ritorno a regime di tutte attività economiche.

E' infatti ragionevole attendersi un incremento generalizzato della domanda di Trasporto Pubblico Locale già a partire da metà giugno soprattutto nei centri a vocazione turistica, per poi raggiungere il culmine a settembre con la ripresa delle attività produttive e didattiche in presenza. A questo scopo è necessario ridefinire con congruo e ragionevole anticipo il piano di rientro dei mezzi di trasporto alla completa capacità di carico (“load factor”).

Dalle montagne trentine a Palermo, passando per Venezia, Roma e Capri il buon esito della stagione turistica estiva passa anche da un sistema di trasporto capace di rispondere adeguatamente alla domanda di mobilità.

Senza un aumento della capacità di carico infatti (nonostante le risorse per servizi aggiuntivi che il Governo è in procinto di rifinanziare con il DL Sostegni bis) avremo difficoltà soprattutto nelle città metropolitane e nelle aree ad alto afflusso turistico a soddisfare la domanda di trasporto delle persone. In particolare nelle grandi Città servite da metropolitane, vi è un'oggettiva impossibilità fisica nella sostituzione di tali sistemi di trasporto massivo con gli autobus aggiuntivi.

Sotto il profilo sanitario ricordiamo che recenti analisi a cura dei NAS dell'Arma dei Carabinieri hanno accertato che nel 96% del campione costituita da 732 verifiche su tutto il territorio nazionale, non sono stati accertati agenti virali Covid-19 a bordo dei mezzi di trasporto, a riprova della sicurezza dei mezzi e dell'efficacia delle sanificazioni e igienizzazione che quotidianamente svolgono le aziende del sistema del TPL in Italia.

Amazon presenta nuove tecnologie che supporteranno ulteriormente i lavoratori nello svolgimento delle loro mansioni quotidiane

(FERPRESS) – Milano, 20 MAG – Amazon ha presentato oggi il suo Innovation Lab per le attività logistiche in Europa, un laboratorio progettato per migliorare l'esperienza dei dipendenti attraverso lo sviluppo di tecnologie all'avanguardia che consentono di migliorare ulteriormente la sicurezza sul lavoro.

Le tecnologie sviluppate all'interno del laboratorio fanno seguito all'implementazione di oltre 350.000 Drive Unit robotiche in tutto il mondo. Le Drive Unit mobili, introdotte per la prima volta da Amazon nel 2012 e arrivate in Europa nel 2014, sono oggi largamente presenti negli stabilimenti Amazon e supportano i dipendenti portando loro gli articoli, riducendo così le distanze da percorrere.

Sono stati introdotti anche i palletizer robotizzati per migliorare l'esperienza di lavoro e il benessere dei dipendenti, eliminando la necessità di sollevare pesi e riducendo le mansioni ripetitive. Amazon è ora a lavoro su nuove tecnologie che apporteranno ulteriori miglioramenti per i propri lavoratori.

L'Innovation Lab, situato a Vercelli, sviluppa tutte le ultime innovazioni tecnologiche che Amazon sta studiando per le proprie attività logistiche. Dall'introduzione delle prime tecnologie robotiche circa 10 anni fa, Amazon ha creato oltre un milione di nuove posizioni lavorative in tutto il mondo. In Italia, Amazon conta più di 9.500 dipendenti a tempo indeterminato.

Il laboratorio si occupa di testare e sviluppare le future tecnologie che contribuiranno a migliorare ulteriormente la sicurezza nei centri Amazon in Europa, oltre a offrire supporto ai lavoratori nello svolgimento delle loro mansioni giornaliere. Le nuove tecnologie includono:

- ITEM SORTER: sistema di smistamento di articoli singoli, completamente automatizzato, che riduce l'impegno fisico permettendo all'operatore di non dover ricercare i prodotti all'interno di grandi contenitori.
- PALLET MOVER: grande braccio robotico che elimina la necessità di utilizzare i muletti per la movimentazione dei pallet, e automaticamente sposta vari articoli da una posizione all'altra.
- TOTE RETRIEVER: macchinario che solleva i contenitori di plastica posizionandoli automaticamente sui nastri trasportatori.
- VEICOLI A GUIDA AUTONOMA: Robot di supporto – simili alle Drive Unit Robotiche –

che si spostano armoniosamente all'interno del sito portando gli articoli agli operatori, riducendo quindi i loro spostamenti e la necessità di movimentare manualmente i carrelli. Questi macchinari dispongono di sensori di sicurezza e si muovono lungo percorsi predefiniti in modo da evitare interferenze con persone o altri strumenti.

– ROBOT SORTER: bracci robotici di minori dimensioni che eliminano le mansioni ripetitive per gli operatori come sollevare, impilare e movimentare i contenitori, consentendo loro di concentrarsi sulle attività che i robot invece non sono in grado di svolgere. I Veicoli a Guida Autonoma sono già stati introdotti in Italia e sono in fase di implementazione anche in Polonia e nel Regno Unito; i Tote Retriever sono in fase di implementazione in Polonia e nel Regno Unito; gli Item Sorter e i Pallet Mover sono già in uso in Italia, Spagna, Germania, Polonia e Regno Unito; i Robot Sorter sono già presenti in Italia, Spagna, Germania e saranno introdotti in Polonia, Francia e Regno Unito entro la fine dell'anno.

Una volta completata la fase di implementazione, la manutenzione delle nuove tecnologie viene gestita dal team Amazon RME (Reliability, Maintenance, and Engineering) che si occupa di garantire sicurezza costante anche attraverso le sessioni di formazione che coinvolgono tutti i dipendenti del centro nel momento in cui queste innovazioni vengono introdotte.

Stefano Perego, Vice Presidente di Amazon EU Operations, ha dichiarato: "In Amazon, la salute e la sicurezza dei dipendenti rappresentano la priorità e siamo costantemente impegnati nel migliorare le misure di sicurezza nei nostri centri. Infatti, il nostro obiettivo è diventare il posto di lavoro più sicuro al mondo. Per tale motivo continuiamo a investire in tecnologie e formazione per i nostri lavoratori e, mentre introduciamo nuove tecnologie robotiche al servizio dei nostri dipendenti, continuiamo ad assumere e creare posti di lavoro, supportando le persone e le comunità". Perego ha inoltre aggiunto: "Dall'introduzione delle Drive Unit Robotiche di Amazon nei nostri centri logistici europei nel 2012, il numero dei dipendenti è cresciuto in modo significativo e continua a crescere ancora oggi. Questa sinergia perfetta tra persone e tecnologia, in cui le innovazioni introdotte hanno migliorato l'esperienza di lavoro dei dipendenti, rappresenta uno dei maggiori successi della storia di Amazon".

Stefano La Rovere, Responsabile europeo dell'Advanced Technology di Amazon che guida gli scienziati e gli ingegneri dell'Innovation Lab, ha dichiarato: "Lavoriamo a stretto contatto con esperti di salute e sicurezza, conduciamo migliaia di ispezioni ogni giorno nei nostri centri e abbiamo introdotto numerosi cambiamenti sulla base dei riscontri ricevuti dai lavoratori su come migliorare ulteriormente la loro esperienza di lavoro. Quando implementiamo una nuova tecnologia e iniziamo

a formare il nostro personale, il feedback continuo che riceviamo direttamente dai nostri dipendenti

ci aiuta a perfezionare e migliorare. Il loro contributo è essenziale per sviluppare la giusta tecnologia

a supporto della loro attività”.

“Lavorare con i veicoli a guida autonoma mi permette di svolgere un compito semplice in modo

efficace. È un modo nuovo di lavorare che evita di movimentare manualmente i carrelli che si spostano

in autonomia da un punto all’altro del centro. Apprezzo il fatto che siano efficienti, silenziosi e che

abbiano reso il lavoro più facile. Ma il vero valore aggiunto è la sicurezza, grazie ai sensori che

consentono un rapido arresto in caso di ostacoli o interferenze.” Ha dichiarato Alessandra Simeone –

Learn and development trainer in Amazon.

Il sindaco di Vercelli, Andrea Corsaro, ha commentato: “La Città è veramente orgogliosa di vedere

attuato a Vercelli un ulteriore investimento da parte di Amazon con lo sviluppo della ricerca, con

nuove tecnologie e al servizio dei dipendenti. Il miglioramento delle condizioni di sicurezza con la

creazione del Lab europeo per l’innovazione e gli investimenti per nuove attrezzature evidenziano

l’impegno di Amazon per l’individuazione di nuove soluzioni all’avanguardia per un ambiente tale da

salvaguardare la salute dei lavoratori. La Città tiene particolarmente alla collaborazione con Amazon

che tanto investe sul nostro territorio: siamo veramente lieti di questa eccellenza presso la sede di

Vercelli”

Corte dei Conti: registrati agli atti di nomina dei 29 Commissari straordinari per le opere pubbliche

(FERPRESS) – Roma, 21 MAG – In data 20 maggio 2021, sono stati ammessi al visto di legittimità e alla conseguente registrazione dal competente Ufficio di controllo della Corte dei conti i provvedimenti, con i quali sono stati individuati gli interventi infrastrutturali prioritari, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito,

con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e sono stati contestualmente nominati i 29 Commissari straordinari ad essi relativi.

I provvedimenti, pervenuti alla Corte il 28-29 aprile 2021 e il 4 maggio 2021, sono stati ritenuti conformi a legge previa istruttoria completata con gli ultimi elementi documentali e di chiarimento acquisiti dall'Amministrazione in data 18, 19 e 20 maggio 2021.

Assopporti: al via proposta di Legge su semplificazione amministrativa nelle ZES e per settore portuale

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – A pochi giorni dall'insediamento del nuovo Presidente Rodolfo Giampieri, l'Associazione dei Porti Italiani incassa una buona notizia per il futuro delle Zone Economiche Speciali.

Infatti, oggi – annuncia Assopporti in una nota – sarà presentata una proposta di Legge sulla semplificazione amministrativa nelle aree delle ZES e per il settore portuale, con gli interventi del vicepresidente dei deputati Pd Piero De Luca, primo firmatario della proposta di legge, della presidente del Gruppo Pd Debora Serracchiani, e dei capigruppo Pd in commissione Bilancio e Trasporti, Ubaldo Pagano e Davide Gariglio.

Molto importanti anche le azioni che ha portato avanti la Ministra per il Sud e la coesione territoriale, Mara Carfagna intervenuta in Commissione per sottolineare l'esigenza di procedere subito con delle modifiche legislative per rendere le ZES effettivamente operative. Le azioni messe in atto prevedono una sostanziale semplificazione amministrativa e procedurale per le ZES, necessaria per il rilancio delle aree portuali del sud del Paese e per l'effettiva applicazione della stessa norma che prevede l'istituzione delle ZES.

Nell'articolato della proposta di legge è prevista anche la semplificazione delle procedure relative ai Piani Regolatori Portuali, nonché la semplificazione di alcune parti del Codice ambientale.

L'auspicio è quello di poter giungere all'anticipata decretazione di queste previsioni nelle misure legate al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

A margine della notizia della presentazione della Legge, Giampieri ha voluto ribadire, "il pieno supporto dell'Associazione sia da parte dei Presidenti che da parte della struttura per tutte le iniziative che sono state messe in atto. Siamo a disposizione del Governo e del Parlamento per qualsiasi rivisitazione delle norme, in quanto siamo profondamente convinti che rendere semplice le procedure e l'iter autorizzativo sia uno dei passaggi indispensabili per dare risposte certe ad un mercato in veloce evoluzione."

ANFIA-FEDERAUTO-UNRAE: Governo dimentica gli incentivi per il settore nel Decreto Sostegni bis

(FERPRESS) – Roma, 21 MAG – Nel nuovo Decreto Sostegni-bis non ha trovato posto il rifinanziamento degli incentivi alla sostituzione di veicoli vecchi e inquinanti con veicoli di ultima generazione, una misura di investimento sul settore e sul rinnovo del parco, che si

sarebbe ripagata velocemente generando addirittura aggiuntività per le casse dello Stato, come dimostrato da quanto già avvenuto in questi mesi.

Per ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE, dopo l'inaspettata mancanza nel PNRR di interventi per il sostegno alla domanda del settore auto sulle tecnologie a bassissime emissioni, si aggiunge una dimenticanza che va contro la strategia di accelerare la transizione ecologica chiesta dall'Unione Europea.

L'assenza di incentivi, interrompendo il sostegno agli acquisti delle vetture attualmente più vendute, rischia di frenare il percorso virtuoso intrapreso. In un momento di grande difficoltà per gli italiani, infatti, gli incentivi stavano svolgendo quella funzione di stimolo ad acquisti più sostenibili in termini ambientali contribuendo, al tempo stesso, a contenere le pesanti perdite generate dall'effetto COVID-19 sul mercato auto.

Nelle interlocuzioni avute con tutti i Ministeri competenti, ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE hanno chiaramente dimostrato gli effetti positivi degli incentivi alla rottamazione in termini di sostegno al mercato fortemente penalizzato dalla crisi e, soprattutto, di liberare la circolazione stradale da vetture obsolete facendo risparmiare all'ambiente decine di migliaia di tonnellate di CO₂.

ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE ribadiscono, pertanto, la necessità di rifinanziare l'ecobonus per le auto, compresa la fascia 61-135 g/Km, e per i veicoli commerciali, misure che finora hanno permesso, oltre che una forte riduzione dell'impatto ambientale, anche di far ripartire un settore che occupa oltre un milione di addetti.

Le previsioni di mercato per il mese di maggio sono allarmanti (-30% vs 2019), chiediamo a Governo e Parlamento, che, in fase di conversione del Decreto Sostegni-bis, le misure in vigore possano essere prorogate e rifinanziate in maniera sostanziosa.

Trasporto merci: intesa tra FNM e SEA per lo sviluppo dell'intermodalità ferro/aria

(FERPRESS) – Milano, 21 MAG – Realizzare iniziative congiunte dedicate allo sviluppo dell'intermodalità ferro/aria e della mobilità sostenibile nell'ambito dei processi logistici, con l'obiettivo di valorizzare il terminal ferroviario di Sacconago e l'ampia area della Cargo City dell'aeroporto di Milano Malpensa di oltre 500.000 m², infrastrutture per il traffico merci entrambe situate nel comprensorio di Malpensa.

Il presidente di FNM Andrea Gibelli e l'amministratore delegato e direttore generale di SEA Armando Brunini hanno firmato un protocollo d'intesa per avviare una collaborazione in questo campo. Scopo dell'intesa è studiare un potenziale mercato di comune interesse e sviluppare iniziative sinergiche per rafforzare la posizione di Malpensa Intermodale S.r.l. e Malpensa Distripark S.r.l. (società che hanno il compito di gestire e sviluppare il terminal) e di Malpensa Cargo City, dove oggi transita oltre il 60% del totale delle merci aeree trasportate in Italia.

Più nel dettaglio, FNM e SEA mirano a conseguire questi obiettivi specifici.

1) Studio delle possibili integrazioni tra le attività dei terminal merci aeree e del terminal intermodale ferro-strada in una prospettiva di gestione complementare dei rispettivi flussi di

merci e di una proposta di mercato condivisa attraverso le piattaforme logistiche di rispettiva competenza.

2) Sviluppo di sinergie tra differenti modalità di trasporto mediante l'integrazione di evoluzioni tecnologiche e soluzioni orientate alla sostenibilità economica, sociale e ambientale.

3) Valorizzazione delle rispettive infrastrutture per il traffico merci situate nel comprensorio di Malpensa.

4) Ampliamento del ventaglio di servizi da offrire alla clientela.

La collaborazione si svilupperà attraverso l'attività di un Gruppo di Lavoro composto da specialisti di entrambe le Società. Questo organismo individuerà le modalità di attuazione di ogni specifico progetto di cui FNM e SEA riterranno opportuna la realizzazione.

"La gestione del terminal di Sacconago tramite le società Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark e l'impegno del Gruppo FNM nello sviluppo del settore della logistica – spiega il presidente di FNM Andrea Gibelli – rappresentano un patrimonio che vogliamo mettere a disposizione per offrire alla Regione, alle sue aziende e alla sua imprenditorialità soluzioni innovative in linea con i valori di FNM: sostenibilità e attenzione al territorio e al suo sviluppo. Lavoriamo per individuare e promuovere un sistema di trasporti integrato che minimizzi l'impatto sull'ambiente".

"Siamo costantemente impegnati a migliorare i servizi di Malpensa per i passeggeri e per le merci. Lo sviluppo dell'intermodalità ferro/aria è una delle strategie che abbiamo deciso di intraprendere per ridurre l'impatto ambientale. – dichiara Armando Brunini, amministratore delegato SEA – La firma del Memorandum ci permetterà di aumentare la quantità di merce che raggiungerà Malpensa via ferro, sviluppando nuove opportunità di business per gli operatori e per il territorio, contenendone gli impatti".

FS agli Stati Generali del Patrimonio Italiano a beneficio dello sviluppo sostenibile di mobilità, turismo e territorio

(FERPRESS) – Roma, 21 MAG – FS Italiane partecipa agli Stati Generali del Patrimonio Italiano, evento digitale patrocinato dal CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro), che vede confrontarsi 150 delegati ed esperti in rappresentanza delle più autorevoli ed importanti organizzazioni private e pubbliche che operano nel settore del patrimonio.

"L'impegno è quello di progettare uno scenario nel quale il patrimonio rappresenti anzitutto una opportunità di lavoro e di occupazione per le giovani e future generazioni. Ma anche il motore per lo sviluppo dell'economia e del turismo", spiega Ivan Drogo Inglese, presidente degli Stati Generali del Patrimonio Italiano.

A rappresentare il Gruppo nella prima assemblea di insediamento, Stefano Pierini, Direttore Centrale Finanza e Patrimonio, che è intervenuto sottolineando come FS rappresenti un proprietario immobiliare di importanza nazionale grazie al recupero di siti industriali storici

e alla riqualificazione di ex scali e linee ferroviari diventati un esempio virtuoso di sviluppo sostenibile dei centri urbani e della mobilità.

La valorizzazione del patrimonio storico e la necessità di tener viva la memoria del lavoro dei colleghi del passato, fondamentale per il processo di unificazione dell'Italia nei primi del '900, spingono il Gruppo a fondare nel 2013 la Fondazione FS Italiane.

In questi pochi anni di attività la Fondazione ha recuperato vecchi siti industriali e ha dato vita a musei ferroviari unici e bellissimi come quello di Pietrarsa, oggi diventato una meta obbligatoria per i turisti provenienti da tutto il mondo. Ha dato inoltre un impulso determinante al turismo ferroviario e alla mobilità dolce con i treni storici, dove le rotaie si uniscono alle bellezze di territori e paesaggi della Toscana, della Lombardia, della Sicilia regalando esperienze di viaggio uniche nel loro genere.

La valorizzazione dei principali hub ferroviari del Paese continua ad attrarre l'interesse di viaggiatori, cittadini, aziende ed investitori, tanto che la Banca Mondiale ne ha fatto oggetto di studio. I capitali privati e pubblici investiti nello sviluppo commerciale delle stazioni hanno infatti creato valore economico ed opportunità di lavoro, nell'assoluto rispetto del patrimonio artistico e storico che questi scali rappresentano.

Per le stazioni non più funzionali all'esercizio ferroviario, il Gruppo è da anni impegnato nella riqualificazione di questi spazi al fine di contribuire alla rigenerazione delle aree urbane cittadine. Ne sono un esempio gli ex scali milanesi di Porta Romana e Greco-Breda: nel primo sorgerà il Villaggio Olimpico del 2026, il secondo sarà il primo quartiere di social housing a zero emissioni. Entrambi i progetti si inseriscono nell'Accordo di Programma tra FS e il Comune di Milano che prevede la riqualificazione di sette ex scali ferroviari (Rogoredo, Farini, Greco-Breda, San Cristoforo, Lambrate, Porta Romana e Porta Genova).

Nell'ambito dei percorsi di valorizzazione del proprio patrimonio, in collaborazione e dialogo con le Amministrazioni Locali italiane, il Gruppo FS sta portando avanti il progetto delle greenways, percorsi verdi pubblici multifunzionali realizzati lungo il tracciato delle linee ferroviarie dismesse. Asset oggi improduttivi diventano infrastrutture per la mobilità lenta a beneficio dello sviluppo sostenibile del territorio e del turismo, soprattutto quello ciclistico.

Pietro Salini al Convegno Assonime: innovazione e sostenibilità per crescita e competitività

(FERPRESS) – Milano, 20 MAG – “Innovazione e sostenibilità sono per noi indissolubilmente legati alla crescita, sono la nostra bussola verso il futuro, rappresentano elementi di competitività a livello internazionale in mercati in cui i clienti li considerano come criteri oggettivi per la partnership e la partecipazione a gare in grandi progetti infrastrutturali. Gli investimenti in innovazione e sostenibilità devono diventare sempre più elementi di competitività anche in Italia, dove deve essere istituito un sistema di valutazione da parte

della Pubblica Amministrazione, affinché le aziende possano competere su obiettivi comuni di salvaguardia ambientale, di safety, di inclusione, di innovazione”.

Così Pietro Salini, Amministratore Delegato di Webuild, intervenendo al convegno “Innovare per la crescita sostenibile: strategie di impresa e politica pubblica” organizzato da Assonime, Associazione fra le Società Italiane per Azioni.

“In 18 cantieri in Italia abbiamo coinvolto una filiera di circa 7mila imprese – ha proseguito Salini – e siamo convinti che rafforzare la cultura degli appalti attraverso il modello di General Contractor significa garantire la diffusione di un set di regole avanzate su innovazione e sostenibilità anche ad operatori di dimensione minori su tutta la filiera”. L’impegno per un mondo più sostenibile deve diventare parametro per la definizione del piano di sviluppo dell’Italia. “Nel nostro Paese le emissioni di gas serra sono dovute principalmente alla produzione di energia e ai trasporti. Se non vogliamo che la sostenibilità sia un concetto astratto, dobbiamo definire un piano concreto che riduca l’impatto in questi settori. Nei trasporti ad esempio vediamo un positivo avanzamento degli investimenti in ferrovie per un trasporto alternativo a quello su gomma, che indica che il Paese sta andando nella direzione giusta, anche se ci aspettiamo un incremento della progettazione per altri investimenti nel settore con un piano organico e coordinato”, ha concluso Salini

Nel corso degli anni, Webuild ha fondato la sua crescita sostenibile sul pilastro dell’innovazione, e, a partire dalla fase di gara, ha fatto diventare ogni progetto e ogni cantiere un laboratorio di ricerca avanzata, per il Gruppo e per tutta la catena di fornitura che cresce con la Società in Italia e nel mondo, per avere attività e processi sempre più attenti alla sostenibilità ambientale, più accurati nella stima di tempi e costi, sicuri e veloci, con una maggiore efficienza nelle performance.

Le performance sostenibili del Gruppo, rese possibili dagli investimenti in innovazione sia a livello di progetto che a livello corporate, sono dimostrate dai numeri: il 69% dei rifiuti prodotti inviati a recupero, il 49% in meno nell’intensità di emissioni di CO2 nel 2020 rispetto al 2015, il 91% di approvvigionamenti locali, l’82% di personale assunto localmente. Indici che il Gruppo punta a migliorare ulteriormente con il piano ESG 2021-2023 recentemente rilasciato, che rafforza l’impegno per sostenibilità ambientale, safety ed inclusione e innovazione tecnologica anche nell’ambito di Progetto Italia, l’operazione industriale di consolidamento delle infrastrutture italiane che ha permesso l’integrazione di Astaldi in Webuild nel corso del 2020.

Il rafforzamento della leadership nell’innovazione per il Gruppo passa attraverso investimenti crescenti per la digitalizzazione dei processi core, tecniche costruttive, iniziative focalizzate su qualità, sicurezza ed ambiente. A livello interno, l’innovazione dei processi aziendali porterà per esempio alla creazione di un cloud data lake che permetterà di sviluppare nei prossimi anni la “Connected Webuild”.

Nei vari cantieri nel mondo, dal megaprogetto idroelettrico di Snowy 2.0 in Australia, al sottoattraversamento del fiume Isarco per la realizzazione della Galleria di Base del Brennero, al Northeast Boundary Tunnel Project (NEBT) a Washington D.C. negli Stati Uniti, il Gruppo è inoltre impegnato in modo sempre unico, con sviluppo di soluzioni ad hoc, frutto

di creatività e know-how altamente specialistico. Esempi dell'applicazione operativa delle attività di ricerca e sviluppo del Gruppo, anche attraverso partnership in una logica di Open Innovation, sono il Riser Concept, un sistema sviluppato e in corso di brevettazione da parte di Webuild nell'ambito del progetto di risanamento ambientale del fiume Riachuelo in Argentina, per l'installazione di tubazioni verticali in ambiente sottomarino e finalizzato alla riduzione dei consumi energetici, dei rischi di costruzione e degli impatti ambientali tipici delle attività off-shore; la TBM utilizzata per lo scavo dei 4,6 km di galleria del progetto del tunnel idraulico di Lake Mead negli Stati Uniti, che disseta Las Vegas: un prototipo unico al mondo, progettato per resistere a condizioni di pressione mai sperimentate prima nella storia del tunneling consentendo l'avanzamento a una pressione massima di 15 bar, il doppio del precedente record mondiale.

REGIONE LAZIO

Ferrovia Orte-Falconara: potenziamento inserito nel Pnrr. Accordo tra Mims, Marche, Umbria e Rfi

(FERPRESS) – Ancona, 20 MAG – Circa 39 minuti in meno per arrivare a Roma da Ancona. Sarà questo il principale risultato al termine degli interventi di potenziamento della tratta Orte-Falconara previsti dal documento programmatico condiviso tra Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Marche, Regione Umbria e RFI.

L'atto approvato dalla giunta nei giorni scorsi è inserito, con una dotazione di 510 milioni di euro, nel Piano nazionale di ripresa e resilienza varato dal Consiglio dei Ministri il 12 gennaio 2021. "Parliamo di un miglioramento davvero importante – ha detto il presidente della Regione Francesco Acquaroli, oggi, nel corso di una conferenza stampa per illustrare il provvedimento -, di una infrastruttura fondamentale e molto attesa per i passeggeri e le merci sulla traiettoria Tirreno-Adriatico. L'opera avrà un impatto sulla quotidianità dei marchigiani che viaggiano in treno. Altrettanto importante il fatto che si avranno tempi certi: il 2026 è il termine fissato per il completamento dei lavori in virtù del suo inserimento del PNRR. Con questi interventi, insieme agli ulteriori miglioramenti che sono in via di progettazione sulla tratta Fabriano-Foligno, ridurremo ancora i tempi per restituire finalmente competitività ad un territorio che come ben sappiamo dal punto di vista infrastrutturale è penalizzato e di fatto isolato dal resto d'Italia. Un plauso per l'impegno va all'assessore Baldelli e ai Servizi che hanno centrato l'obiettivo".

"Un cambio di passo fortemente voluto dalla giunta Acquaroli – ha proseguito l'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli – . Dopo decenni di ritardi, ci siamo messi subito al lavoro sui dossier più importanti, come il gap infrastrutturale marchigiano, che può essere sanato solo mettendo a terra finanziamenti ingenti come quelli della Orte Falconara. Risorse ottenute grazie a questi sette mesi di intenso lavoro e di collaborazione con RFI e la Regione

Umbria. In tutto si tratta di 657 milioni di euro per le Marche, di cui 510 dal PNRR. In momenti congiunturali sfavorevoli come questi, è essenziale saper cogliere le occasioni. Purtroppo chi ci ha preceduto non ha avuto una visione e non ha saputo pianificare lo sviluppo e la crescita e così, il centro Italia e le Marche, sono stati trascurati per troppo tempo. E' nostra intenzione invece ricominciare a progettare recuperando il tempo perso. L'intervento che presentiamo oggi ne è la riprova".

Interventi previsti nel medio termine: nella tratta Falconara – Foligno: – nel tratto tra Falconara e Castelplanio incremento della velocità fino 200 km/h (rispetto agli attuali 180 km/h fra Falconara e Jesi e i 150 km/h tra Jesi e Castelplanio), in tale tratto la configurazione della linea è già a doppio binario; – nel tratto tra Castelplanio e PM228, RFI propone di realizzare un nuovo collegamento con configurazione a doppio binario, caratterizzato da velocità massima fino a 200 km/h e contestualmente un intervento di raddoppio in affiancamento della tratta PM228-Albacina; – modifiche puntuali alle stazioni di Jesi Interporto e della relativa piattaforma intermodale (adeguamento a modulo 750 m) e di Jesi (adeguamento dei marciapiedi); – Nel tratto tra Fabriano e Foligno, intervento sia di tipo tecnologico finalizzato alla velocizzazione della tratta, sia di tipo infrastrutturale "leggero" attraverso puntuali rettifiche di tracciato, nonché interventi mirati nelle stazioni di Gualdo Tadino e Nocera; – Relativamente ai suddetti interventi di tipo tecnologico, RFI propone di effettuare l'upgrade del sistema di distanziamento e degli apparati di stazione. L'implementazione delle tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie è compresa nel PNRR. nella tratta Foligno – Terni: – nel tratto tra Foligno e Spoleto incremento della velocità massima fino a 200 km/h con un intervento sia di tipo tecnologico, sia di tipo infrastrutturale "leggero" attraverso puntuali rettifiche di tracciato. – nella tratta Spoleto-Terni approfondimento del raddoppio, partendo dalle valutazioni già effettuate nel progetto definitivo del 2013, e la possibilità di incrementare la velocità massima fino a 200 km/h. Nella tratta Terni – Orte: incremento della velocità fino 200 km/h con un intervento di tipo tecnologico che analogamente alle precedenti tratte consiste nell'effettuare l'upgrade del sistema di distanziamento e degli apparati di stazione.

Piastra logistica Alto Tevere: Bettarelli (Pd), dalla Giunta regionale solo annunci

(FERPRESS) – Perugia, 19 MAG – "È intollerabile il ritardo con cui si sta gestendo la questione della Piastra logistica dell'Alto Tevere, dopo un anno e mezzo dal primo annuncio alla stampa, in cui si sbandierava l'imminente completamento dell'iter per l'affidamento".

Così il consigliere regionale del Partito democratico, Michele Bettarelli, che annuncia "l'ennesima" interrogazione a riguardo per chiedere "quali sono i motivi per cui il Servizio Demanio, patrimonio e logistica ed il Servizio Provveditorato, gare e contratti della Regione Umbria, ciascuno per le proprie competenze, non hanno ancora provveduto ad avviare la procedura di selezione ad evidenza pubblica per l'individuazione del soggetto a cui affidare la gestione della Piastra logistica dell'Alto Tevere e, soprattutto, quali tempistiche si ipotizzano per il completamento di tale procedura".

“Una serie interminabili di annunci continuano a susseguirsi dal Maggio 2020 – continua Bettarelli – quando l’assessore Melasecche, in visita alla Piastra logistica tifernate, assieme al Sindaco di Città di Castello Luciano Bacchetta, ne aveva annunciato l’apertura, silenzio nei fatti fino al 21 gennaio 2021, quando durante la riunione della Seconda commissione arrivò l’ennesimo annuncio, quello dell’apertura, entro il mese di Febbraio, della procedura di selezione dell’operatore gestore della base logistica. Annuncio rimasto tale fino allo scorso Aprile – osserva il consigliere Dem – quando ad un anno dalle prime dichiarazioni sul tema, rispondendo ad una mia interrogazione la Giunta ha dichiarato la trasmissione al Bur dell’avviso per la gestione della Piastra logistica di Città di Castello nella settimana seguente”.

“Se nella delibera di Giunta del 31 marzo – prosegue Bettarelli – la Regione Umbria ha affidato a Sviluppumbria spa l’incarico di redigere una perizia di stima asseverata per la determinazione del canone di concessione della Piastra logistica dell’Alto Tevere, al Servizio Demanio e al Servizio Provveditorato, ciascuno per le proprie competenze, di avviare la procedura di selezione ad evidenza pubblica per l’individuazione del soggetto a cui affidare la gestione della piastra logistica, è incomprensibile e inaccettabile l’immobilismo a cui stiamo assistendo”.

“Ad oggi – aggiunge Bettarelli – una delibera di Giunta rimasta lettera morta e solamente una serie di annunci mentre i fatti ci dicono che non è stata ancora avviata alcuna procedura di selezione ad evidenza pubblica per l’individuazione del soggetto a cui affidare la gestione della Piastra logistica di Città di Castello”.

“Per un’opera costata svariati milioni di euro e pronta da aprile 2019, mese in cui vennero rese fruibili le opere accessorie di viabilità con lo svincolo sulla E/45 – conclude Bettarelli -, appaiono intollerabili la serie di annunci non seguiti da fatti, a cui stiamo assistendo da troppo tempo. Serve certezza di tempi e concretezza per un’opera pronta e centrale per il rilancio dell’economia dell’Alto Tevere”.

Intervista a Giuseppe Ferraro (dg Cotral), 13 mln di utili nell’anno della pandemia, positivo anche il bilancio della gestione operativa

(FERPRESS) – Roma, 20 MAG – Il Consiglio di Amministrazione di Cotral ha approvato il Bilancio 2020 e ne anticipiamo alcuni dati, la comunicazione ufficiale avverrà con il nostro azionista Regione Lazio, che immaginiamo soddisfatto per i risultati di un’azienda completamente risanata e protagonista perfino di alcuni ‘miracoli’ in questa violentissima crisi provocata dalla pandemia. Chi parla è Giuseppe Ferraro, dal 2019 Direttore generale di Cotral SpA, e dal 2017 Direttore operativo, cariche che conserva ancora attualmente ad interim.

Cotral Società per Azioni nasce nel 2001 con azionista unico la Regione Lazio. Da allora, ha fatto un percorso di risanamento, che – negli ultimi anni – l’ha portata a chiudere costantemente i bilanci in utile, procedendo nello stesso tempo ad un rinnovamento

organizzativo, di management e soprattutto di mezzi di trasporto. Oggi Cotral è la maggiore azienda italiana di trasporto extraurbano su gomma, con cifre che sono tra le più importanti del settore: i mezzi Cotral percorrono – in situazioni normali – oltre 200.000 chilometri al giorno; collegano fra loro ben 376 comuni del Lazio (sono escluse solo le isole di Ponza e Ventotene) e 17 comuni di regioni limitrofe. La media pre-Covid era di 8.472 corse giornaliere in un'attività svolta sull'arco di 20 ore, per portare a destinazione ogni giorno oltre duecentocinquantamila passeggeri e pendolari. Complessivamente, si può contare che ogni anno più di 70 milioni di persone salgono sugli autobus di linea Cotral; il servizio è svolto da circa 3000 dipendenti, di cui 2150 autisti impegnati a guidare una flotta di 1.559 autobus, che ogni anno vede l'apporto di nuovi mezzi. Quest'anno, inoltre, con il processo di acquisizione delle Ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo, Cotral vedrà ampliarsi il proprio perimetro industriale anche al settore ferro.

Cosa possiamo dire del Bilancio Cotral 2020-2021?

Il CdA ha approvato il bilancio che registra un utile di + 13 milioni di euro. Nonostante l'utile questo è anche per noi un bilancio di "guerra", che sopporta l'urto violentissimo della crisi pandemica, che metterà in difficoltà i bilanci di molte aziende del TPL. Crisi pandemica significa che noi abbiamo visto i nostri ricavi da titoli di viaggio ridursi del 50%, registrando perdite per 33 milioni di euro. Questo risultato è stato raggiunto senza prevedere i ristori del Governo destinati alle aziende di Tpl per le minori entrate della bigliettazione. Ma direi che questo non è l'aspetto più importante.

E qual è, invece, l'aspetto più importante?

Il risultato positivo, nonostante tutto, della gestione caratteristica. Il margine operativo lordo nel 2020 si conferma comunque fortemente positivo, con oltre 33 milioni di euro. Questo è un indice dell'attenta direzione aziendale degli ultimi anni e anche di un'efficiente gestione dei fattori produttivi nel periodo emergenziale che ha consentito – nonostante la pesante incidenza dei costi fissi caratteristica delle aziende di TPL – una consistente diminuzione dei costi di produzione al pari della riduzione del 10% della produzione chilometrica.

Per leggere l'intervista integrale sul magazine [Mobility Press](http://www.mobilitypress.it) clicca [QUI](#) (www.mobilitypress.it)

Per ricevere gratuitamente ogni settimana il nuovo numero di Mobility Magazine con nuovi aggiornamenti, notizie e approfondimenti sul mondo dei trasporti [potete registrarvi cliccando QUI](#)

A Civitavecchia parte la sperimentazione per lo sdoganamento in mare delle car carrier

(FERPRESS) – Civitavecchia, 17 MAG – Questa mattina, presso la sede dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale il Presidente, Pino Musolino, il Direttore dell'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli (ADM) di Civitavecchia, Davide Miggiano e il Direttore

Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. (CP) Francesco Tomas, hanno sottoscritto il disciplinare per l'avvio della sperimentazione della procedura di sdoganamento in mare, "pre-clearing", del settore automotive nel porto di Civitavecchia. L'attivazione sperimentale di tali procedure, già adottate per il trasporto marittimo dei contenitori, avrà la durata di sei mesi.

Come ha spiegato Miggiano "si tratta di un progetto innovativo che si innesta sui protocolli d'intesa che l'ADM ha siglato con l'Authority e la Capitaneria, di un nuovo istituto che apre la fase della digitalizzazione e dell'applicazione di sistemi di agevolazione e semplificazione dei traffici. In tal modo, le merci caricate sulla nave non avranno bisogno di arrivare a terra per avviare le procedure di sdoganamento. La Capitaneria avrà il compito di agganciare la nave, monitorarla e certificare che le merci a bordo partano e arrivino senza soluzione di continuità, consentendo agli operatori del settore di presentare una dichiarazione doganale e, quindi, di sdoganare la merce quando è ancora a bordo. Le conseguenze positive sulla catena della logistica sono evidenti, perché, in anticipo, si riesce a sapere quale parte di carico sarà sottoposta ai controlli".

"Questo progetto rientra a pieno titolo tra le attività che stiamo mettendo in campo per efficientare la portualità di Civitavecchia" – spiega Tomas – e in questa sperimentazione, che riguarda le car carrier, lo scalo si propone in maniera completamente innovativa nel settore dell'automotive. In questo contesto vengono in aiuto strumenti sofisticati che permettono di fornire alla dogana le informazioni necessarie al fine di velocizzare le procedure. Due sistemi satellitari, già utilizzati dalla Capitaneria, monitorano le navi e la loro posizione in mare rispetto al porto. La sala operativa segue il percorso della nave che volontariamente si sottopone a questo tipo di controllo, la Capitaneria accetta il monitoraggio e fornisce le indicazioni necessarie alla dogana prima che il cargo arrivi in porto. Si guadagna così in termini di tempo e costi".

Ovviamente soddisfatto il Presidente dell'AdSP, Musolino: "Sono doppiamente felice perché trovarsi seduti allo stesso tavolo quest'oggi dimostra che attraverso la collaborazione tra enti si ottengono risultati importanti e anche in tempi brevi. Oggi l'infrastruttura digitale vale quanto quella fisica, perché il tempo è denaro ed è così che si promuove un porto. L'automotive è uno dei core business dello scalo civitavecchiese che in futuro, grazie a questa agevolazione operativa, potrà implementare ulteriormente tale tipologia di traffico. Il nostro è un lavoro corale, a dimostrazione che le cose succedono rapidamente se si lavora in modo sinergico tra i vari attori. Abbiamo aggiunto un altro tassello al mosaico che stiamo costruendo e ogni pezzo in più ci permette di offrire, nei confronti dei nostri competitor, maggiori vantaggi in termini di tempo e di burocrazia. Quello di oggi è un buon risultato e speriamo, a breve, di poter dare altre buone notizie in tal senso. Ringrazio il Comandante Tomas e il Direttore Miggiano perché la voglia di far funzionare questo porto c'è e si vede".

ROMA CAPITALE

Roma. Il coraggio di cambiare". Il volume di Claudio Cipollini presentato in un webinar

(FERPRESS) – Roma, 18 MAG – Cosa fare per rendere Roma moderna, sostenibile, europea? E' la domanda che ispira l'ultimo libro di Claudio Cipollini, "Roma. Il coraggio di cambiare" (Gangemi editore), oggetto di un webinar coordinato da Alberto Tanzilli e che ha visto la partecipazione – oltre all'autore – di Roberto Morassut (deputato PD), Salvatore Margiotta (ex sottosegretario Trasporti), Mariano Angelucci (PD), Pietro Spirtio (Universitas Mercatorum), Valentina Caracciolo (Il Municipio), Titti Di Salvo (Direzione PD).

Il dibattito si è incentrato sulle analisi contenute nel volume di Cipollini, che – in 224 pagine – analizza passato e presente della storia cittadina, con particolare riferimento alle questioni della mobilità e dei trasporti, settore in cui il manager ha lavorato in vari ruoli e con attenzione – in particolare – allo sviluppo dei trasporti ferroviari nella Capitale (il progetto della "Cura del ferro", che ha visto Cipollini tra i protagonisti come dirigente del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane). Il volume riepiloga lo stato delle realizzazioni, ma soprattutto ciò che è mancato e non è stato realizzato, e che rappresenta un'occasione persa per la città. Contemporaneamente, con lo sguardo rivolto al futuro, Cipollini indica tutta una serie di soluzioni, che però – ed è questa una delle novità del libro, che ne spiega anche le dimensioni – con una visione non limitata solo all'ambito infrastrutturale e trasportistico (che rimane comunque la parte centrale e presenta i maggiori contributi anche in senso esperienziale), ma estesa alle possibilità di crescita e sviluppo dell'intero ambito cittadino, anzi dell'intera area metropolitana di una capitale che non è solo centrale nella vita della nazione, ma presenta anche la maggiore estensione in termini di territorio e di popolazione coinvolta nei processi e nelle attività quotidiane.

L'obiettivo del saggio è – appunto – affrontare la crisi che attanaglia la città eterna proponendo metodologie innovative in grado di svegliare quello che lo stesso Cipollini ha definito il "gigante addormentato", una città che dorme da oltre un decennio e che – soprattutto – ha perso o sta perdendo il confronto con le altre capitali o grandi città europee. E' stato questo uno dei punti su cui ha particolarmente insistito Cipollini, ricordando che Roma non deve guardare tanto ai confronti con le altre città nazionali, ma piuttosto alle altre città europee perché – ha sottolineato – "oggi l'Europa è la nostra casa". E, in questo senso, risulta particolarmente appropriato nel libro l'approfondimento non solo relativamente ai dati che riguardano il patrimonio trasportistico e infrastrutturale (metropolitane, linee ferroviarie, bus eccetera), ma anche ai confronti che riguardano la situazione delle nostre Università (che sono ben 19 nel territorio della Capitale, ma con solo una che riesce a raggiungere livelli di eccellenza), e le altre attività produttive e di sviluppo dei servizi. L'esigenza di svegliare il "gigante addormentato" è fatto anche dal bilancio dell'andamento

della spesa e dei mancati investimenti: negli ultimi dieci anni, Roma Capitale ha fatto registrare solo la crescita della spesa corrente, mentre la spesa per investimenti è risultata praticamente bloccata, arrivando persino a tener bloccati fondi già stanziati per assenza di progetti coerenti e credibili.

Un quadro su cui si sono soffermati tutti gli intervenuti al dibattito, sottolineando come – casualmente o meno – il volume arrivi a fornire suggerimenti in un momento quanto mai centrale, quando si lavora al rinnovo dell'amministrazione della Capitale ed è l'occasione – quindi – per valutare progetti e programmi di chi si prepara ad assumere la guida della città. E' l'orizzonte in cui si sono mossi – in particolare – gli interventi di Roberto Morassut (che ha una lunga esperienza di lavoro anche nell'amministrazione capitolina e di profonda conoscenza delle problematiche della città), e Salvatore Margiotta, che per il lungo lavoro svolto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il contributo fornito all'elaborazione delle linee guida del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ha potuto portare anche il contributo delle prospettive di possibile rinascita in virtù proprio degli investimenti e dei progetti previsti, finalizzati in particolare alla transizione ecologica e alla digitalizzazione, che costituiscono anche capitoli importanti delle analisi e delle proposte del volume di Cipollini.

Il libro è già stato oggetto di recensioni e di dibattiti e si propone di sviluppare una ulteriore serie di incontri e di occasioni di comunicazione per ampliare la platea di quanti sono interessati ad approfondire i temi dello sviluppo di una città, che – come ha sottolineato ancora Cipollini – ha non solo un enorme patrimonio derivante dal proprio passato, ma uno straordinario bagaglio di potenzialità per la sua posizione geografica, la centralità nella vita del Paese e le capacità realizzative dei propri abitanti, troppo spesso frenate da una serie di ostacoli che è diventato sempre più urgente rimuovere, obiettivo che è la vera e rimarchevole finalità del libro, come sottolinea anche Innocenzo Cipolletta nella prefazione del volume.



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