

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

*n. 21 anno X, dal 7 giugno 2021 al 12 giugno 2021*

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE  
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

# NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

*Dal 31 maggio 2021 al 1 giugno 2021*

## Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Commissione Ue: ok a misura italiana per operatori trasporto ferroviario merci e passeggeri colpiti dalla pandemia .....	4
Anas: ripartono le attività in Libia per la realizzazione dell'autostrada Ras Eidyer-Emsaad .....	4
Ecsa: studio sull'uso di combustibili alternativi e sostenibili sulle navi e nei porti europei ..	5
ANITA: per il Brennero le scelte politiche di transito devono essere prese da tutti i Paesi del corridoio SCAN-MED.....	6
ICS: preoccupazione per stagnazione degli investimenti in ricerca e sviluppo.....	7
Enel e il Gruppo Koelliker insieme per servizi di logistica e soluzioni di mobilità elettrica in Italia .....	9
ZF unisce le forze con Goodyear per offrire soluzioni avanzate per gestire pneumatici e flotte per veicoli commerciali in tutta Europa.....	10
Ok da Commissione UE ad aiuti di Stato francesi per imprese marittime di passeggeri soggette a concorrenza internazionale .....	12
ITALIA.....	12
Fincantieri e MSC avviano costruzione di Explora I, prima di 4 navi del nuovo brand di lusso di MSC.....	12
Metrocargo Italia: acquisito il 70% delle quote di Arquata Logistic Services .....	13
Mims: in via di predisposizione piattaforma interattiva di monitoraggio delle opere commissariate .....	13
ANFIA: aprile 2021, la produzione dell'industria automotive italiana cresce a tre cifre rispetto ad aprile 2020 .....	14
L'impatto degli incentivi 2021 sulla filiera produttiva automotive italiana in uno studio ANFIA.....	16
Veneto: nuova linea elettrificata tra Conegliano e Belluno. Collegamenti diretti e minori tempi di viaggio .....	17
Autotrasporto: proclamato il fermo dal 15 al 19 giugno presso i porti liguri, le piattaforme logistiche e il confine di Stato con la Francia.....	18
Pirelli ed Enel X portano le infrastrutture di ricarica per le auto elettriche nei gommisti Driver.....	19
Orario Estivo FS: Giovannini, offerta in linea con la strategia del Ministero e del PNRR .	21

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

*Dal 31 maggio 2021 al 1 giugno 2021*

AdSP Mar Ligure Orientale: porto, Confindustria e sindacati firmano patto per lo sviluppo del territorio .....	21
Intervista a Rodolfo Giampieri (Assoport): l'unità di Assoport al centro del progetto di ripresa del Paese, dopo l'annus horribilis.....	23
REGIONE LAZIO .....	24
Lazio: Consiglio approva 7 mozioni tra cui una per treni a idrogeno sulla Cassino-Avezzano e una su inserimento Civitavecchia nella rete Core del Ten-T .....	24
AdSP Tirreno centro settentrionale: nel PNRR arrivano 120 milioni di euro per il porto di Civitavecchia .....	25
Non semplici pali, ma sostegni alla mobilità del futuro –.....	25
Gruppo Fs: manutenzione dei treni viaggia verso efficientamento energetico. L'esperienza dell'impianto Scalo San Lorenzo .....	28
ROMA CAPITALE .....	30
Atac: e-commerce e software con tutorial per cambiare le divise per personale. Nuova procedura per rispettare le norme anti-Covid.....	30
Roma: inaugurato il nuovo ponte ciclopedonale a Saxa Rubra nel XV Municipio .....	31

## INTERNAZIONALE

### **Commissione Ue: ok a misura italiana per operatori trasporto ferroviario merci e passeggeri colpiti dalla pandemia**

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – La Commissione europea ha approvato un regime italiano da 150 milioni di € a sostegno del settore del trasporto ferroviario di merci e del settore del trasporto ferroviario commerciale di passeggeri nel contesto della pandemia di coronavirus. La misura consente di ridurre i canoni pagati dagli operatori dei due settori in questione per accedere all'infrastruttura ferroviaria nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 aprile 2021.

La misura fa seguito all'approvazione da parte della Commissione, nel marzo 2021, di un regime volto a ridurre i canoni di accesso alle linee ferroviarie nel periodo compreso tra il 10 marzo e il 31 dicembre 2020 (SA.59376). Scopo della misura è aiutare gli operatori ferroviari a far fronte alla difficile situazione causata dalla pandemia di coronavirus, preservandone la competitività e conservando i benefici del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia conseguito prima della pandemia di coronavirus.

La Commissione ha valutato la misura alla luce delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, in particolare l'articolo 93 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e le linee guida della Commissione del 2008 sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, in combinato disposto con il regolamento (UE) 2020/1429. La Commissione ha inoltre constatato che la misura è proporzionata e necessaria per conseguire l'obiettivo perseguito, vale a dire sostenere il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, senza provocare indebite distorsioni della concorrenza. Su queste basi la Commissione ha approvato il regime in conformità delle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato.

### **Anas: ripartono le attività in Libia per la realizzazione dell'autostrada Ras Eidyer-Emsaad**

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – Anas (Gruppo FS Italiane), attraverso il consorzio PMC Mediterraneo, riavvia le attività infrastrutturali in Libia per la realizzazione dell'autostrada Ras Eidyer-Emsaad. La costruzione dell'autostrada costiera libica, lunga complessivamente circa 1.750 chilometri, rientra tra le opere previste dal "Trattato di Amicizia, Partenariato e Cooperazione tra la Repubblica Italiana e la Grande Jamhiriya Araba Libica Popolare Socialista", firmato a Bengasi il 30 agosto 2008, che stabilisce, tra i vari aspetti, che l'opera dovrà essere realizzata esclusivamente da imprese italiane.

Anas è il leader del consorzio per il Project Management Consultant per la gestione delle gare e la realizzazione dell'infrastruttura in forza di un contratto stipulato nel dicembre 2010 con le Autorità libiche del valore di 125 milioni di euro. Nei giorni scorsi il progetto

presentato dal consorzio guidato da Anas ha ottenuto dalla Commissione italo – libica il via libera per la pubblicazione del bando di prequalifica volto ad affidare l'appalto dei lavori per la realizzazione del lotto 4 dell'autostrada Ras Ejdyer-Emsaad.

In particolare il lotto 4, della lunghezza di circa 400 chilometri, va da Misratah (Misurata) fino al confine con la Tunisia nella località di Ras Ejdyer. Nel dettaglio, il lotto si suddivide in tre sub lotti, il primo, 4.1 di circa 104 chilometri va da "Misratah ad Al Khums-2", il lotto 4.2 di 134 chilometri va da "Al Khums- 2 ad Al Aziziyah", e il Lotto 4.3 con i restanti 160 chilometri da Al Aziziyah a Ras Ejdyer.

Il progetto prevede la costruzione di un'autostrada a tre corsie più quella di emergenza per ogni senso di marcia ed include anche la costruzione delle relative infrastrutture, dei collegamenti, delle aree di esazione pedaggio e delle stazioni di servizio.

Le attività legate alla realizzazione dell'intera autostrada hanno subito diverse sospensioni a causa del contesto geopolitico instabile. In questi perduranti periodi di blocco il consorzio guidato da Anas ha comunque continuato le attività realizzabili a distanza, mantenendo i contatti con l'autorità libica committente del progetto. Ad oggi lo stato di avanzamento dell'intero progetto è il seguente:

- Lotto 1 (confine con l'Egitto) 400 km: contratto per l'esecuzione dei lavori firmato nel 2013 per 950 milioni di euro, non avviato;
  - Lotti 2 e 3 (lotti centrali, Golfo della Sirte) 899 km: progettazione preliminare completata;
  - Lotto 4 (confine con la Tunisia) 400 km: avvio gara dei relativi tre sub-lotti.
- Il valore dei lotti da aggiudicare, in base alla normativa libica, sarà definito ad esito delle fasi di offerta.

### **Ecsa: studio sull'uso di combustibili alternativi e sostenibili sulle navi e nei porti europei**

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – Un recente studio commissionato dall'ECSA e dall'ICS sull'imminente proposta di direttiva "FuelEU Maritime" della Commissione europea, rileva che la promozione dei biocarburanti potrebbe sollevare seri problemi di applicazione, dato che occorrerebbe rendere obbligatorio lo standard sui carburanti anche a quelli acquistati al di fuori dell'UE. Ciò potrebbe compromettere il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni. Lo studio esamina anche l'introduzione di un complesso sistema di conformità che implica l'istituzione di un sistema di quote di scambio di carbonio oltre all'attuale sistema EU ETS.

Lo studio, intitolato "FuelEU Maritime – Avoiding Unintended Consequences" che esplora l'efficacia e le implicazioni di potenziali misure, comprese le nuove norme UE sui carburanti, volte alla decarbonizzazione del trasporto marittimo, rileva che ci sono problematiche significative nell'applicazione delle norme comunitarie sui carburanti al di fuori della giurisdizione dell'Unione. Uno standard per i combustibili acquistati a livello internazionale, in sostanza, imporrebbe l'uso di biocarburanti da parte delle navi a causa della mancanza

di combustibili alternativi praticabili, in particolare per la navigazione d'altura. Lo studio evidenzia una serie di questioni in sospeso riguardanti il costo, la disponibilità e le specifiche dei biocarburanti, nonché importanti questioni sull'applicazione dei criteri di sostenibilità dell'UE ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili.

"Lo shipping europeo è impegnato a decarbonizzare il trasporto marittimo il più rapidamente possibile. Tuttavia, gli armatori non possono essere ritenuti responsabili della qualità dei combustibili. Questa è l'unica responsabilità dei fornitori di carburante". afferma Claes Berglund, presidente dell'ECSA.

Martin Dorsman, segretario generale dell'ECSA, ha aggiunto: "Comprendiamo che la Commissione voglia applicare i criteri di sostenibilità dell'UE a tutti i combustibili coperti dalla proposta, ma l'attribuzione della responsabilità legale per gli standard sui combustibili sulle navi non affronta le questioni sostanziali dell'applicazione, in particolare per quanto riguarda i biocarburanti".

Certificare i fornitori di carburante non UE autorizzati a rifornire le navi a livello internazionale può implicare che FuelEU Maritime regolerebbe efficacemente e potenzialmente perturberebbe il mercato internazionale del carburante. Pertanto, una delle principali conclusioni dello studio è che l'UE dovrebbe garantire che l'obbligo principale per il rispetto di eventuali nuove norme spetti ai fornitori di carburante.

Guy Platten, segretario generale dell'International Chamber of Shipping, ha dichiarato: "Non penalizzeresti un proprietario di un'auto per aver acquistato il carburante sbagliato a una pompa di benzina, ma questo è esattamente ciò che accadrà agli armatori con la proposta marittima FuelEU. Inoltre, vi sono legittime preoccupazioni che FuelEU possa compromettere la riduzione delle emissioni imponendo l'uso di biocarburanti, che hanno problemi reali per la sostenibilità ambientale".

Un altro problema evidenziato nello studio è l'introduzione di un sistema di conformità estremamente complesso, in base al quale le navi che non possono utilizzare o avere accesso a combustibili che soddisfano gli standard UE richiesti potrebbero essere invece tenute ad acquistare crediti da altre società o dalla stessa Commissione. Ciò stabilirebbe effettivamente un sistema di scambio del carbonio in aggiunta e chiaramente sovrapponibile alla proposta di estendere l'EU ETS alla navigazione.

Lo studio rileva inoltre che la proposta FuelEU Maritime, se progettata in modo adeguato, potrebbe contribuire ad affrontare le barriere identificate nella strategia GHG dell'IMO stimolando la domanda di combustibili per uso marittimo a basse e zero emissioni di carbonio che è attualmente trascurabile.

### **ANITA: per il Brennero le scelte politiche di transito devono essere prese da tutti i Paesi del corridoio SCAN-MED**

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – ANITA, l'Associazione del trasporto e della logistica di Confindustria, ringrazia il Ministro Enrico Giovannini per avere affrontato – nel recente

incontro dell'8 giugno con la Ministra dei trasporti austriaca Leonore Gewessler – nuovamente il problema delle limitazioni unilaterali imposte dal Tirolo all'intercambio commerciale tra l'Italia e il Nord Europa attraverso il Brennero.

ANITA è convinta – e i dati delle misurazioni in Tirolo lungo la Valle dell'Inn lo dimostrano – che il problema ambientale dell'inquinamento dell'aria è stato da tempo superato, grazie al massiccio rinnovo delle flotte industriali delle imprese di autotrasporto che sono oramai in grandissima parte di ultima generazione con motori EuroVI o a trazione alternativa GNL (Gas Liquido Naturale) che oltre a ridurre del 50% il rumore, abbatte le emissioni inquinanti di NOx del 65%, le emissioni CO2 del 15% e le polveri sottili PM10 del 95%.

Le limitazioni ai mezzi pesanti introdotte dal Tirolo, basate sul principio della tutela della salute, non sono quindi più giustificabili.

“E' necessario voltare pagina una volta per tutte e costruire una nuova politica per il transito delle merci al Brennero che non sia più decisa unilateralmente dal Tirolo, ma insieme a tutti gli Stati membri interessati dal corridoio Scan Med, asse sul quale transitano merci per un valore di interscambio tra l'Italia e i Paesi confinanti con il corridoio della rete Ten-T di 214 MLD di Euro all'anno” – è il commento del Presidente ANITA, Thomas Baumgartner -.

“L'Italia non può accettare che questo fondamentale asse di collegamento con il Nord Europa venga limitato nella sua funzionalità” – prosegue Baumgartner – “così come non è tollerabile la politica delle restrizioni unilaterali al Brennero da cui sono esentati – per motivi di opportunità locale – i traffici da e verso il Tirolo. Questa è una vera e propria distorsione della concorrenza a favore delle attività economiche tirolesi, che deve finire”.

Non si può più tergiversare e aspettare il completamento della galleria ferroviaria di base del Brennero BBT, che non entrerà in funzione prima del 2034. L'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ha oramai più di 150 anni, è saturo e al collasso, con pochissime possibilità di ulteriori incrementi per il traffico merci. Occorre quindi urgentemente liberare l'asse stradale dagli attuali vincoli imposti dal Tirolo, come il divieto notturno, il pedaggio autostradale notturno pari al doppio di quello diurno, il divieto settoriale, i sistemi di dosaggio e divieti di transito la mattina delle giornate di sabato. Occorre che i mezzi possano transitare attraverso il Tirolo anche di notte per diluire il traffico durante il giorno.

“Chiediamo che il nostro Governo si attivi urgentemente per evitare danni maggiori e imponga il rispetto delle regole europee sulla libera circolazione delle merci e sulla equa concorrenza tra Stati membri” conclude Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA.

L'economia italiana e il suo export necessitano infatti di vie di comunicazioni libere.

### **ICS: preoccupazione per stagnazione degli investimenti in ricerca e sviluppo**

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – L'International Chamber of Shipping (ICS) fa presente che senza segnali decisivi dei governi, il calo dei livelli di ricerca e sviluppo nel settore marittimo potrebbe mettere a repentaglio la capacità dell'industria di procedere verso la decarbonizzazione della flotta.

Secondo l'Agenda internazionale per l'energia (IEA), la spesa per ricerca e sviluppo (R&S) del settore marittimo tra il 2007 e il 2019 è rimasta stagnante, molto indietro rispetto a quella di altri settori. In risposta al forte segnale politico dei governi di tutto il mondo, gli investimenti in ricerca e sviluppo nel settore automobilistico sono aumentati da 67 miliardi di dollari nel 2009 a 130 miliardi di dollari nel 2019, rispetto a 1,6 miliardi di dollari nel settore marittimo. Sempre secondo l'IEA, l'importo totale degli investimenti aziendali in ricerca e sviluppo per il settore marittimo è effettivamente diminuito, da 2,7 miliardi di dollari nel 2017 a 1,6 miliardi di dollari nel 2019.

In vista dell'importante riunione degli stati membri dell'IMO a Londra questa settimana, l'ICS, che rappresenta l'80% della flotta mercantile mondiale, ha evidenziato che la crescente incertezza sta portando a una riduzione della fiducia negli investimenti in ricerca e sviluppo. In particolare, la mancanza di chiarezza, in parte dovuta ai crescenti livelli di rischio politico e al conseguente rischio di investimento, sta portando a investimenti limitati in ricerca e sviluppo per i combustibili "verdi" per le navi e le relative tecnologie necessarie per operare in sicurezza. Vi è anche una crescente preoccupazione per la sicurezza e le emissioni tossiche associate all'uso di alcuni combustibili alternativi proposti. Senza il sostegno dei governi per una rapida ricerca e sviluppo, tutto ciò aggiungerà ulteriori, inaccettabili, livelli di rischio per investimenti effettuati nel settore marittimo sia pubblici che da privati.

Guy Platten, segretario generale dell'ICS, ha commentato: "Abbiamo accolto con favore i recenti annunci di piani per aumentare l'innovazione e per progetti pilota a emissioni zero. Tuttavia, troppo spesso questi annunci non sono accompagnati da una strategia di investimento realistica. Vengono inviati al mercato messaggi contrastanti e, di conseguenza, gli investimenti nello shipping diventano ogni giorno più rischiosi. Abbiamo bisogno che i governi abbinino le loro parole sulla decarbonizzazione ad azioni tangibili. Gli investimenti in ricerca e sviluppo si basano sulla certezza di capitali messi a disposizione da investitori con orizzonte temporale medio lungo (long-term "patient capital").

Poiché lo sviluppo tecnologico è tradizionalmente incerto e richiede tempo, ICS sta co-sponsorizzando, insieme a governi e partner del settore, un fondo di ricerca e sviluppo di 5 miliardi di dollari per lo shipping (IMRF), che fornisce certezza attraverso finanziamenti garantiti a 10 anni per sostenere la "riduzione del rischio degli investimenti" per l'avanzamento dei livelli di preparazione tecnologica.

Guy Platten ha continuato: "Sebbene gli impegni sulla riduzione delle emissioni siano ben accetti, abbiamo un disperato bisogno di un'azione oggi nel nostro settore unico e internazionalizzato. Non ci sono proiettili d'argento e mentre alcuni cercano di suggerire che abbiamo già le tecnologie, la realtà è lontana dalla verità.

"I governi devono guardare oltre gli opuscoli di vendita e il pio desiderio degli altri per investire in tecnologie sicure e sostenibili e senza effetti collaterali negativi per altre parti dell'ambiente. Ci impegniamo a lavorare con i governi tramite l'IMO e abbiamo proposto diverse soluzioni per aumentare la velocità del nostro viaggio verso la decarbonizzazione.

“L’International Maritime Research and Development Board (IMRB) da 5 miliardi di dollari fornisce il “patient capital” di cui c’è un disperato bisogno. Anche se questa proposta sarebbe finanziata interamente dall’industria, abbiamo urgente bisogno del sostegno dei governi per consentire che ciò accada.

“Gli Stati membri dell’IMO possono utilizzare l’incontro MEPC per indicare chiaramente all’industria che è possibile trovare un consenso internazionale per effettuare cambiamenti ambientali e ridurre il rischio politico.

ICS chiede ora un chiaro segnale politico in modo che gli investimenti possano essere portati avanti per creare le tecnologie necessarie per decarbonizzare l’industria. Che ciò sia necessario emerge anche in altri settori. Come altri settori industriali, abbiamo anche bisogno che i governi inviino un chiaro segnale politico che siano seri nello sviluppo di una misura globale basata sul mercato per creare modelli di business che incentivino l’adozione di questi nuovi combustibili e tecnologie.

Platten ha concluso: “Se non possiamo ottenere un consenso politico ora sull’urgente necessità di ricerca e sviluppo, come raggiungeremo il consenso politico tanto necessario per poter dare un segnale per un sostenibile ed equo prezzo del carbonio che incentivi il mercato a decarbonizzare alla velocità e con le dimensioni necessarie.”

ICS insieme ad altri organismi del mondo marittimo ha già invitato i leader mondiali a portare avanti discussioni su misure globali basate sul mercato.

### **Enel e il Gruppo Koelliker insieme per servizi di logistica e soluzioni di mobilità elettrica in Italia**

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Sviluppo di soluzioni per accelerare la diffusione della mobilità elettrica e servizi di logistica integrata nei più importanti snodi marittimi del Paese: sono questi gli obiettivi del protocollo d’intesa siglato da Enel e Koelliker, azienda leader in Italia nell’importazione e distribuzione commerciale e logistica di marchi automotive. Una collaborazione che vede Enel X impegnata a offrire un supporto integrato di servizi innovativi volti allo sviluppo della mobilità elettrica e il coinvolgimento di Enel Logistics, società del Gruppo Enel nata con l’obiettivo di sviluppare poli logistici in aree all’interno di ex centrali elettriche situate in alcuni dei principali snodi marittimi del Paese.

“Questo accordo – afferma Andrea Angelino, Amministratore Unico di Enel Logistics – conferma come riconvertire asset del Gruppo Enel, presenti in aree strategiche quali quelle portuali, in depositi doganali e rivalorizzarli, possa generare valore per i territori e per il Paese. Attraverso sinergie strategiche come quella con Koelliker possiamo contribuire allo sviluppo e alla diffusione della mobilità elettrica nel Paese, generando un circolo virtuoso tra economia circolare ed elettrificazione dei consumi, due delle principali leve della transizione energetica in atto”.

“La collaborazione con il Gruppo Koelliker conferma l’impegno di Enel X nello sviluppo di progetti e servizi che contribuiscano alla diffusione della mobilità elettrica in Italia e nel

mondo” dichiara Francesco Venturini, Amministratore Delegato di Enel X “Si tratta di una partnership che ci permetterà da una parte di offrire ai marchi automotive di Koelliker soluzioni avanzate per la ricarica domestica e pubblica dei veicoli elettrici; dall’altra di creare valore per il Paese, aprendo un canale preferenziale nel mercato asiatico per attirare in Italia nuovi produttori di auto. L’obiettivo è ribadire che la scelta di passare all’elettrico è quella vincente perché vantaggiosa sia in termini economici, che di sostenibilità ambientale, e iniziative come questa sono un chiaro esempio in questa direzione”

“La partnership di Koelliker con Enel X e Enel Logistics darà un forte impulso allo sviluppo della mobilità sostenibile permettendo a tutti i nostri clienti di godere di una straordinaria scelta di auto, mezzi commerciali e servizi di ricarica integrati fra di loro e personalizzati per ogni esigenza di mobilità elettrica,” afferma Luca Ronconi, Amministratore Delegato del Gruppo Koelliker. “Al contempo questo accordo consente di proporci, a tutti i nuovi brand nativi elettrici, per gestire ogni aspetto del loro ingresso nel mercato della Comunità Europea. Il passaggio all’elettrico sarà quindi un viaggio senza pensieri, facile e ricco di soluzioni affascinanti.”

Nello specifico, Enel Logistics potrà offrire servizi di logistica a supporto delle attività di importazione di autoveicoli elettrici, mediante la gestione di tutti gli aspetti operativi del processo. Enel X realizzerà una strategia commerciale con Koelliker per le aziende produttrici di veicoli elettrici, in particolare del mercato asiatico e USA, che hanno intenzione di portare i loro marchi in Italia. Inoltre Enel X supporterà Koelliker attraverso la fornitura di soluzioni avanzate per la ricarica dei veicoli elettrici sia in ambito domestico che urbano. Come ad esempio l’installazione delle JuiceBox di Enel X, le innovative stazioni di ricarica domestica, presso i dealers dei marchi automotive del Gruppo Koelliker; l’elettrificazione delle flotte aziendali delle aziende clienti di Koelliker e l’attivazione di stazioni di ricarica presso le sedi del Gruppo.

### **ZF unisce le forze con Goodyear per offrire soluzioni avanzate per gestire pneumatici e flotte per veicoli commerciali in tutta Europa**

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – ZF ha annunciato di aver stipulato un accordo a lungo termine con Goodyear che riunisce le soluzioni di mobilità e di mobilità avanzate a marchio Transics di ZF, Fleet Management Solutions (FMS) e il portafoglio di pneumatici ad alte prestazioni di Goodyear.

Inizialmente, ZF e Goodyear offriranno alle flotte di veicoli commerciali europei una suite integrata di applicazioni per la gestione di flotte e pneumatici a supporto di flotte miste e multimarca. Attraverso una soluzione interoperabile e flessibile, basata su un’unica scatola telematica, TX-TRAILERPULSE TM , le flotte possono accedere ai servizi e al supporto di entrambe le società, inclusi i dati sugli pneumatici Goodyear e l’accesso completo alle soluzioni Transics FMS di ZF, TX-TRAILERFIT TM e TX- CONNETTI TM .

“La collaborazione di ZF con Goodyear sfrutta l’esperienza e le vaste capacità di due leader del settore dietro una convinzione condivisa per offrire alle flotte europee e ai

costruttori di rimorchi i vantaggi di una soluzione di gestione della flotta one-stop”, ha affermato Peter Bal, Business Leader – Digital Customer Services, EMEA con la divisione Commercial Vehicle Control System di ZF. “La nostra capacità di fornire una soluzione integrata, con investimenti hardware ridotti, significa che le flotte commerciali europee possono beneficiare di operazioni semplificate mentre cercano di ottenere ulteriore efficienza, migliorare la sicurezza e migliorare la sicurezza del carico. Il sistema aiuterà anche le flotte a soddisfare le imminenti normative UE GSR5 che richiedono che gli HCV siano dotati progressivamente di TPMS a partire da luglio 2022”.

“Insieme a ZF, forniremo un importante cambiamento di passo per ottenere ulteriori risultati per i trasporti, la logistica, gli operatori di flotte e i produttori”, ha aggiunto Grégory Boucharlat, Vice President, Commercial Europe di Goodyear. “Fornendo una forte differenziazione con soluzioni proattive interoperabili per la gestione di pneumatici e veicoli e servizi intelligenti, continuiamo a fornire il supporto più recente, a prova di futuro e personalizzato per i nostri clienti in tutta Europa”.

Per fornire alle flotte una soluzione integrata per la gestione di flotte e pneumatici, ZF e Goodyear sfrutteranno i dati in tempo reale generati da tutte le marche di Trailer Braking Systems (T-EBS) e sensori per pneumatici. Ciò fornirà agli operatori di flotte e ai conducenti un’ampia gamma di informazioni utili e funzioni intelligenti. Questi sono progettati per ottimizzare l’utilizzo del parco veicoli, contribuendo anche a evitare incidenti stradali e mitigare i tempi di fermo del veicolo non programmati. Rispondendo alla domanda del mercato per un FMS più aperto e perfettamente integrato, la collaborazione fornirà alle flotte i vantaggi combinati dei servizi di gestione della flotta di ZF e del portafoglio di pneumatici per veicoli commerciali ad alte prestazioni di Goodyear.

Con una chiara attenzione alla sicurezza dei veicoli, la soluzione interoperabile consentirà alle flotte e ai costruttori di rimorchi di conformarsi alle funzioni di sicurezza avanzate richieste dal regolamento di sicurezza generale dell’UE che entreranno in vigore da luglio 2022. Fornire informazioni avanzate sulla salute operativa di pneumatici e rimorchi, nonché miglioramento del monitoraggio della sicurezza del conducente, la collaborazione aiuterà anche a ridurre significativamente i 200.000 incidenti stradali segnalati ogni anno nell’UE.

Supportando una mobilità più ecologica, i ricchi dati in tempo reale ottenuti dai sistemi di bordo e dai pneumatici del rimorchio consentiranno alle flotte di ottimizzare l’utilizzo dei veicoli, ridurre il consumo di carburante e ridurre le emissioni. I partner stimano che la collaborazione potrebbe realizzare una riduzione delle emissioni fino a 2 tonnellate di CO<sub>2</sub> per rimorchio connesso.

Oltre alla possibilità per i clienti di scegliere una delle due società come fornitore, l’offerta di mobilità totale modulare ed estensibile significa che devono solo acquistare le funzionalità richieste e possono eseguire l’aggiornamento, se in seguito sono necessari servizi aggiuntivi. Semplificando l’implementazione dei sistemi di gestione operativa per le flotte, fornirà un set di dati ricco e integrato senza la complessità dei sistemi operativi multi-vendor e riducendo notevolmente i tempi di installazione. Supportando questa gamma completa di servizi, ZF e Goodyear offriranno un forte supporto paneuropeo per le flotte.

### **Ok da Commissione UE ad aiuti di Stato francesi per imprese marittime di passeggeri soggette a concorrenza internazionale**

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – La Commissione europea ha autorizzato, in base alle norme UE sugli aiuti di Stato, un regime di sostegno francese per le compagnie di trasporto marittimo di passeggeri. L'obiettivo del programma è aiutare le compagnie di navigazione dell'Unione europea a competere nel mercato marittimo globale. Il programma sosterrà anche l'occupazione dei cittadini dell'Unione.

L'importo dell'assistenza erogata ai beneficiari è pari al massimo alla somma delle somme versate dal datore di lavoro per più contributi, e più precisamente contributi personali, contributi sociali generali e contributo per il rimborso del debito sociale. Il programma avrà una durata di 12 mesi e il budget stimato è di 23 milioni di euro. Il regime è conforme agli "Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato ai trasporti marittimi" sugli aiuti di Stato ai trasporti marittimi. Contribuisce quindi alla competitività del settore del trasporto marittimo europeo e all'occupazione europea nel rispetto delle regole di concorrenza leale. La Commissione conclude pertanto che può essere dichiarata compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

## ITALIA

### **Fincantieri e MSC avviano costruzione di Explora I, prima di 4 navi del nuovo brand di lusso di MSC**

(FERPRESS) – Trieste, 11 GIU – Si è svolto ieri il taglio della lamiera di "Explora I", la prima di quattro navi da crociera di lusso di nuova concezione che Fincantieri sta costruendo per "Explora Journeys", nuovo brand di lusso di MSC Cruises. L'ordine per questa classe di navi, annunciato nel 2018, ha un valore complessivo di oltre 2 miliardi di euro. "Explora I" sarà costruita a Monfalcone con consegna prevista nel 2023.

Il taglio della lamiera ha avuto luogo a San Giorgio di Nogaro (Udine) presso il Centro Servizi Navali, specializzato in servizi logistici e lavorazioni per il parco lamiere. La nave verrà costruita nel cantiere di Monfalcone. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Cruises, Michael Ungerer, CEO di Explora Journeys, e Fabio Gallia, Direttore Generale di Fincantieri.

Questo importante momento segna inoltre il lancio di "Explora Journeys", il nuovo marchio di lusso creato per i viaggiatori più esigenti. Le quattro navi entreranno in servizio tra il 2023 e il 2026 e offriranno viaggi alla scoperta di destinazioni sia classiche che esotiche.

Le unità avranno una stazza lorda di circa 64.000 tonnellate e saranno dotate delle più recenti tecnologie disponibili. Con 461 suite, saranno caratterizzate da un design altamente innovativo, anche sotto il profilo del comfort e del relax dei passeggeri.

Con queste quattro unità, la partnership tra Fincantieri ed MSC Cruises ha raggiunto, ad oggi, otto navi: "MSC Seaside" e "MSC Seaview", consegnate nel 2017 e nel 2018, e le 2 navi classe Seaside Evo: la prima, "MSC Seashore", verrà consegnata a fine luglio, mentre la sua gemella entrerà in servizio l'anno prossimo.

### **Metrocargo Italia: acquisito il 70% delle quote di Arquata Logistic Services**

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – Metrocargo Italia ("Metrocargo"), operatore di trasporto intermodale attivo in Italia e in Francia, annuncia l'acquisizione del 70% di Arquata Logistic Services, società di logistica basata ad Arquata Scrivia (Alessandria) e specializzata nella fornitura di servizi logistici e di stoccaggio per gli operatori industriali.

Obiettivo dell'investimento da parte di Metrocargo è quello di estendere i propri servizi al settore della logistica industriale con attività di deposito coperto o scoperto, stoccaggio materiale con eventuali lavorazioni, pallettizzazione, magazzino doganale con personale dedicato, procedure semplificate, servizio di VGM – Verified Gross Mass con pesa certificata, movimentazione e riempimento/svuotamento contenitori.

"Il programma di sviluppo dell'area prevede una serie di interventi che porteranno, a regime, a disporre di un raccordo ferroviario con 2 binari di 250 metri ciascuno con radice elettrificata e di un nuovo magazzino di 12.000 m2 conforme a tutte le disposizioni di sicurezza e dotato delle più moderne tecnologie per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci" ha dichiarato Guido Porta, Presidente e CEO di Metrocargo Italia.

"L'ingresso nel network di società di cui Metrocargo fa parte con le molteplici attività legate alla logistica ferroviaria consentirà ad Arquata Logistic Services di sviluppare nuove sinergie sia in termini di know know sia di relazioni industriali" ha commentato Marco Cavalieri, Consigliere di Arquata Logistic Services.

### **Mims: in via di predisposizione piattaforma interattiva di monitoraggio delle opere commissariate**

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – A proposito di opere e Commissari straordinari, è in corso di predisposizione nel sito del Mims una piattaforma interattiva di monitoraggio, comprensiva di open data in cui vengono intanto forniti per ogni singola opera i cronoprogrammi qualitativi di massima, soggetti ad aggiornamento.

Alcune opere infrastrutturali – scrive il Mims in una nota – hanno una notevole complessità progettuale e realizzativa, nonché articolati processi autorizzativi. Al fine di agevolare la realizzazione, il legislatore è intervenuto nel 2019 e, successivamente, nel 2020, prevedendo la possibilità di nominare uno o più commissari straordinari dotati di poteri derogatori per facilitare l'esecuzione di quelle opere caratterizzate da complessità progettuali, esecutive o tecnico amministrative e con rilevante impatto sul tessuto socio economico a livello nazionale regionale o locale.

Il processo di individuazione delle opere ha visto il coinvolgimento del Parlamento e l'acquisizione delle intese delle singole Regioni interessate alle opere di esclusiva rilevanza locale.

Sono stati così individuati 57 interventi, di cui 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, 1 intervento relativo al trasporto rapido di massa, 11 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali e 12 presidi di pubblica sicurezza. Per tali opere sono stati nominati, con appositi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, 29 Commissari straordinari.

I Commissari sono stati scelti tra tecnici di elevata esperienza e professionalità nei singoli settori di intervento.

I link disponibili:

- [Il contesto di riferimento](#)
- [I Commissari straordinari](#)
- [Le infrastrutture da realizzare](#)

### **ANFIA: aprile 2021, la produzione dell'industria automotive italiana cresce a tre cifre rispetto ad aprile 2020**

(FERPRESS) – Torino, 11 GIU – Ad aprile 2021, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita a tre cifre rispetto ad aprile 2020 – il primo mese interessato per intero dalle misure per il contenimento della pandemia da Covid-19, che aveva chiuso a -87,4% – mentre nel primo quadrimestre del 2021 aumenta del 56,7%.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, ad aprile 2021 è l'indice della fabbricazione di autoveicoli<sup>2</sup> (codice Ateco 29.1) a registrare la variazione positiva più alta, in crescita a cinque cifre, mentre per l'indice della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e per le parti e accessori per autoveicoli e loro motori il rialzo è a tripla cifra. Nel primo quadrimestre 2021, crescono gli indici di tutti i comparti: +74,7% per la fabbricazione di autoveicoli, +46,5% per la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) e +48,3% per la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori<sup>3</sup>. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica di autovetture passa da 400 unità nel mese di aprile 2020 a 43.900 unità ad aprile 2021, portando così la crescita del primo quadrimestre dell'anno in corso a +61,8%.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in crescita per la seconda volta dopo 24 mesi con segno meno: ad aprile 2021, infatti, l'indice della produzione industriale nel suo complesso<sup>4</sup> chiude a +79,5% rispetto ad aprile 2020 (ma solo +1,1% rispetto ad aprile 2019) e risulta in aumento del 21,5% nei primi quattro mesi dell'anno (ma in calo dell'1,9% rispetto al primo quadrimestre 2019).

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) è in aumento del 42,5% a marzo, ultimo dato disponibile (+50,1% sul mercato interno e +29,5% sui mercati esteri) e chiude a +10,6% il primo trimestre 2021 (+13,2% il mercato interno e +5,8% il mercato estero).

"Come già accaduto nel precedente mese di marzo, anche ad aprile 2021 l'indice della produzione automotive registra un notevole rialzo, frutto del confronto con la pesante flessione di aprile 2020, primo mese interessato per intero dalle misure emergenziali di contenimento della pandemia – commenta Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA. Nel raffronto, invece, con gli indici di aprile e del primo quadrimestre 2019, la produzione del settore automotive risulta in calo dell'1,9% nel mese e del 5,1% nel cumulato gennaio-aprile 2021.

In questo momento, rimane quindi fondamentale, per una vera ripartenza dell'industria automotive, il rifinanziamento degli incentivi all'acquisto di nuove autovetture con emissioni di CO<sub>2</sub> nella fascia 61-135 g/km, che hanno dimostrato di dare un contributo importante al recupero della domanda – ricordo che, a gennaio-maggio 2021, il mercato auto italiano è risultato in calo del 19,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 – e rappresentano una misura di sostegno per le imprese, ancora interessate da un ricorso alla CIG in crescita, anche ad aprile, rispetto ai livelli del 2020. Il rifinanziamento degli incentivi interessa anche i veicoli commerciali leggeri, come strumento di ripresa per un comparto in sofferenza e, contemporaneamente, dello svecchiamento del parco circolante in chiave green. E' importante attuare tempestivamente queste misure anche per far fronte all'ancora persistente crisi di approvvigionamento dei semiconduttori, una questione complessa che ha generato e continua a generare ritardi nella consegna delle nuove vetture".

A gennaio-febbraio 2021 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 2,62 miliardi di Euro, mentre l'import vale 4,46 miliardi. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,2%, seguiti da Germania (16,3%) e Francia (15,6%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 3,5 miliardi di Euro, con una contrazione del 3,8% rispetto a gennaio-febbraio 2020, mesi non ancora interessati dalla pandemia nel nostro Paese, e con un saldo positivo di 906 milioni di Euro.

Il fatturato<sup>5</sup> del settore automotive nel suo complesso, invece, presenta una variazione positiva del 105,6% a marzo (ultimo dato disponibile), con una componente interna in crescita del 174,3% (+47,3% la componente estera). Nel cumulato gennaio-marzo 2021, il fatturato aumenta del 24,7% (+39,3% il fatturato interno e +8,2% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta un incremento del 66,1% nel mese di marzo, (+102,4% la componente interna e +42% la componente estera). Nel primo trimestre 2021 l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento del 18,2%, con una componente interna in crescita del 27% (+11,2% il fatturato estero).

## L'impatto degli incentivi 2021 sulla filiera produttiva automotive italiana in uno studio ANFIA

(FERPRESS) – Torino, 11 GIU – ANFIA ha condotto un'analisi puntuale dei dati Invitalia sulle autovetture e veicoli commerciali leggeri interessati dalle misure di incentivazione della Legge di Bilancio 2021 al fine di valutarne gli impatti economici sulla filiera produttiva automotive italiana. L'analisi ha evidenziato gli ottimi risultati ottenuti soprattutto in termini di fatturato generato per produttori di autoveicoli, allestitori e imprese della componentistica del nostro Paese.

Guardando, in particolare, agli incentivi all'acquisto di nuove autovetture della fascia emissiva 61-135 g/km di CO<sub>2</sub>, pari a 250 milioni di Euro esauriti in soli tre mesi, più di un quinto (21%) delle 166.282 auto incentivate è stato prodotto negli stabilimenti italiani. Una percentuale importante che rappresenta solo una parte dei benefici industriali ed occupazionali della misura. Infatti, dal momento che la componentistica prodotta in Italia presente sulle auto incentivate anch'esse prodotte nel nostro Paese vale, in media, 5.474 Euro a vettura, il fatturato generato grazie agli incentivi supera i 136 milioni di Euro, a cui si somma il fatturato generato dai componenti prodotti in Italia installati sulle vetture incentivate prodotte all'estero, pari a 142 milioni di Euro (valore medio per vettura: 1.000 Euro), per un fatturato totale per le imprese della componentistica di circa 280 milioni di Euro. A questo significativo giro d'affari si aggiunge, ovviamente, quello dei costruttori (nazionali ed esteri con sede legale in Italia), che hanno fatturato, in media, 2,7 miliardi di Euro, generando un gettito IVA di circa 883 milioni di Euro.

I fondi stanziati per la fascia 61-135, inoltre, hanno supportato significativamente il mercato. Confrontando i primi due mesi del 2021, con gli incentivi in vigore, e il primo bimestre dello scorso anno, non ancora intaccato dagli effetti della pandemia, si stimano volumi addizionali di vendita di autovetture a basse emissioni pari a 40.000 unità, vale a dire il 28% in più.

Con l'avvio delle produzioni di auto elettriche pure (BEV) e ibride plug-in (PHEV) in Italia, l'analisi ANFIA ha evidenziato impatti industriali importanti anche per gli incentivi della fascia emissiva 0-60 g/km di CO<sub>2</sub>. Di tutte le 39.736 vetture che hanno beneficiato degli incentivi di questa fascia, ben il 23% è stato prodotto nel nostro Paese.

In questo caso, il fatturato medio dei Costruttori ammonta a 1,3 miliardi di Euro e il gettito IVA complessivo a 290 milioni di Euro.

Indubbi i vantaggi delle misure di incentivazione anche per la filiera produttiva italiana dei veicoli commerciali leggeri. In questa misura, su un totale di 10.636 unità vendute, poco meno del 20% è stato prodotto in Italia, ma i vantaggi industriali sono certamente superiori se si considera che la maggior parte dei veicoli incentivati, anche se prodotti all'estero, sono stati allestiti da PMI italiane.

Siamo di fronte a numeri che parlano da soli. Senza bisogno di aggiungere altro, è evidente l'importanza che può avere per uno dei settori chiave dell'economia nazionale un immediato rifinanziamento di queste misure a sostegno del mercato, in attesa di condividere

con il Governo un serio piano di politica industriale per affrontare la transizione ecologica e produttiva del comparto automotive.

### **Veneto: nuova linea elettrificata tra Conegliano e Belluno. Collegamenti diretti e minori tempi di viaggio**

(FERPRESS) – Venezia, 11 GIU – Belluno e Venezia unite da un collegamento diretto realizzato con un treno a trazione elettrica. Le novità, che coincidono con il nuovo cambio orario ferroviario estivo, sono state illustrate oggi in occasione dell'evento Venezia e le Dolomiti più vicine, a cui ha partecipato il Presidente di Regione Luca Zaia, il ministro per i Rapporti con il Parlamento Federico D'Incà, la Presidente di RFI Anna Masutti e la Direttrice del Trasporto Regionale di Trenitalia Sabrina De Filippis. Gli interventi di elettrificazione della linea Conegliano-Belluno realizzati da RFI (Gruppo FS) consentiranno infatti, da lunedì a venerdì, un servizio cadenzato tra Venezia e Belluno, e nel dettaglio 13 collegamenti tra le due città di cui otto senza cambi, con un risparmio di tempo di 12 minuti, e cinque con cambio treno a Conegliano, mentre anche da Venezia a Belluno saranno a disposizione sette servizi diretti e sei con cambio a Conegliano. Leggere modifiche sono invece previste il sabato, la domenica e festivi.

Oltre a una riduzione dei tempi di viaggio, i 47 km di linea elettrificata porteranno benefici ambientali grazie all'eliminazione della trazione diesel, in linea con la strategia di RFI e di tutto il Gruppo FS per uno sviluppo sostenibile del Paese e del sistema di mobilità italiano. Da sottolineare, inoltre, che i treni a trazione elettrica, tra cui i convogli regionali di ultima generazione, offrono performance più elevate rispetto ai precedenti, in modo da sfruttare al 100% le potenzialità della linea e raggiungere con maggior facilità la velocità massima, ampliando i margini di recupero di eventuali ritardi in virtù di una migliore accelerazione. I nuovi collegamenti diretti tra Venezia-Belluno saranno effettuati quasi esclusivamente con i nuovi treni elettrici Pop da oltre 300 posti a sedere e fino a 230 posti in piedi, convogli che rientrano nel Contratto di Servizio sottoscritto da Regione Veneto e Trenitalia per la consegna di 78 nuovi treni "green" per consumo e riciclaggio dei materiali, nel dettaglio 47 Rock e 31 Pop per un investimento di oltre 660 milioni di euro. L'investimento per l'elettrificazione della linea è stato invece di 55 milioni e rientra nel programma complessivo di elettrificazione di RFI delle linee del bacino Veneto e dell'anello Bellunese, per un valore di oltre 200 milioni. L'opera avrà una valenza strategica anche in vista delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026.

A rendere la linea ancora più moderna e tecnologica si aggiunge l'installazione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), il sistema di sicurezza che supporta i macchinisti nella guida e migliora l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria. Sono stati inoltre eliminati tre passaggi a livello nella tratta Conegliano-Vittorio Veneto e adeguate agli standard europei le Gallerie Fadalto e Santa Croce. Infine, per facilitare gli incroci nelle stazioni, sono stati realizzati interventi ai binari nelle stazioni di Belluno e Vittorio Veneto. Per raggiungere le

mete turistiche venete Trenitalia (Gruppo FS) ha attivato alcuni collegamenti che permettono di trasportare con sé la propria bicicletta o acquistare un biglietto integrato treno+bus per raggiungere la destinazione finale. Il servizio Trenobus delle Dolomiti con un treno attrezzato con 60 portabiciclette Venezia-Calalzo + bus per raggiungere delle Dolomiti sarà attestato a Belluno. Il collegamento sarà attivo nelle giornate di sabato, domenica e festivi nel periodo estivo. Sono inoltre attivi il Cortina Link grazie al quale si può raggiungere Calalzo in treno e poi Cortina con autobus, e Tre Cime Link per raggiungere la città di Auronzo, il lago di Misurina e le Tre Cime di Lavaredo. Con quasi 97 treni su 100 arrivati puntuali anche nel 2021 il Veneto si conferma una delle regioni più puntuali di Italia.

### **Autotrasporto: proclamato il fermo dal 15 al 19 giugno presso i porti liguri, le piattaforme logistiche e il confine di Stato con la Francia**

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai, Fiap, Legacooperative, Transportounito informano di aver dichiarato lo stato di agitazione e le giornate di fermo con modalità da concordare dalle ore 0:00 del 15.06.2021 alle ore 23:59 del 19.06.2021 presso i tre porti liguri di Genova, La Spezia e Savona, tutte le piattaforme logistiche e il confine di Stato con la Francia.

Tale decisione è stata presa per porre l'accento sulla situazione di disagio e criticità per i settori trasporto e logistica dovuta dalla presenza di cantieri in numerosi tratti autostradali della Liguria. L'emergenza sta provocando continui e reiterati disagi di viabilità in Liguria e una situazione di estrema difficoltà per il settore dell'autotrasporto con importanti ricadute negative dal punto di vista dell'impatto economico, l'impossibilità nella programmazione dei viaggi, l'allungamento insostenibile dei tempi di attesa e il conseguente mancato rispetto dei tempi di lavoro e riposo degli autotrasportatori.

A tale quadro, vanno aggiunte le allarmanti condizioni di precarietà della sicurezza stradale: si allungano i tempi di guida e si registrano maggiori incidenti, anche mortali, e numerosi infortuni.

Ricordiamo che l'autotrasporto, durante tutto il periodo del lockdown dovuto alla pandemia, ha sempre garantito le consegne di beni primari, spesso sostenendo anche costi aggiuntivi, che oggi non è più in grado di sopportare, visto che non ha potuto chiedere adeguamenti tariffari alla committenza.

A tal proposito, le scriventi associazioni hanno avanzato richiesta al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di riconoscere un indennizzo alla categoria autotrasporto sul modello dei ristori istituiti e gestiti dall'Autorità del Sistema Portuale in occasione del crollo del Ponte Morandi in considerazione degli enormi disagi che quotidianamente penalizzano gli autotrasportatori in Liguria a causa della programmazione dei cantieri che incidono sulla viabilità autostradale, consapevoli che la logica degli incentivi non è la soluzione trainante per il rilancio dell'economia ma rappresenterebbe una

parziale copertura dei costi ed extracosti di un settore in grande sofferenza per i motivi sopracitati.

Per questo si chiedono interventi immediati:

1. La definizione puntuale e veritiera dello stato dei lavori che Società Autostrade deve effettuare, tenuto conto della normativa disciplinante la sicurezza e le verifiche delle infrastrutture approvata nel 2020 e un programma trasparente delle tempistiche necessarie per completarli;

2. Il coinvolgimento reale dell'Autotrasporto con le proprie necessità operative nel modello di pianificazione degli interventi di cantierizzazione e nella definizione di strumenti organizzativi territoriali necessari a mitigare l'impatto di questi ultimi.

3. Il riconoscimento di adeguati ristori non tassabili alle Imprese di Autotrasporto operanti da e per il territorio ligure e penalizzati da quanto sopra evidenziato, in continuità con i valori stanziati dal Decreto Genova e con il modello di domanda individuato dai decreti attuativi dello stesso (ruolo di AdSP del Mar Ligure Orientale e del Commissario delegato presidente Regione Liguria).

Le scriventi associazioni dell'autotrasporto hanno già richiesto audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per rappresentare anche in sede Ministeriale la grave situazione di disagio del settore e ottenere al più presto risposte certe e indennizzi concreti.

### **Pirelli ed Enel X portano le infrastrutture di ricarica per le auto elettriche nei gommisti Driver**

(FERPRESS) – Milano, 11 GIU – Pirelli ed Enel X annunciano l'avvio di un progetto che porterà all'installazione di infrastrutture di ricarica della global business line innovativa del Gruppo Enel per auto elettriche, in alcuni punti vendita della rete di gommisti Driver. La firma dell'accordo, in occasione del Milano – Monza Motor Show, dà il via alla collaborazione che coinvolgerà da subito numerose officine Pirelli in Italia, poi sarà la volta della Spagna e di altri paesi europei con una roadmap in definizione. Questo progetto si inserisce nelle diverse attività che Pirelli realizza nel campo della sostenibilità, di cui è leader mondiale per il settore Automobiles & Components in base agli indici Dow Jones Sustainability World e Europe e rappresenta un contributo per sostenere la diffusione delle auto elettriche che oggi trova il primo limite nella mancanza di capillarità dell'infrastruttura di ricarica.

La collaborazione tra Pirelli ed Enel X si inserisce all'interno di un progetto europeo di sviluppo dei servizi Driver per la e-mobility, segmento in costante crescita e a cui le officine Driver Pirelli dedicheranno sempre più attenzione nell'offerta di servizi. Il progetto prevede, infatti, oltre all'installazione della stazione di ricarica anche un percorso di formazione specifica per il rivenditore.

La stazione di ricarica presso i centri Driver Pirelli sarà disponibile in diverse dimensioni a seconda delle caratteristiche del territorio e del volume di traffico dell'officina. In particolare,

Enel X metterà a disposizione dei dealer Driver caricatori fra i 22 KW e i 50 KW di potenza, capaci di ricaricare anche più veicoli contemporaneamente. Qualora le officine Driver Pirelli valuteranno di installare infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico, le stesse saranno visibili sulle app di diversi Mobility Service Provider, come JuicePass di Enel X, l'app facile ed intuitiva da utilizzare che permette di cercare le stazioni di ricarica più vicine, prenotarle, pagarle e di monitorare costantemente lo stato di ricarica del veicolo. Ad oggi sono circa 13mila i punti di ricarica installati da Enel X sul territorio italiano; tra questi anche i nuovi HPC (High Power Charging), caricatori con una potenza fino a 350 KW che permettono di ricaricare un veicolo elettrico in circa 20 minuti.

Anticipando un mercato in forte crescita, Pirelli ha già sviluppato una gamma specifica di pneumatici per le vetture elettriche, denominata Pirelli Elect, che garantisce una bassa resistenza al rotolamento permettendo un minor consumo di energia e un conseguente incremento della durata delle batterie, un limitato rumore a bordo, un grip immediato per far fronte alla coppia tipica dei motori elettrici e una struttura adatta a supportare il peso del veicolo, più elevato rispetto a quelli a motore termico a causa della presenza del pacco batterie. Lo sviluppo di prodotti che guardano alla nuova mobilità è inoltre coerente con la strategia di sostenibilità di Pirelli, il cui impegno è testimoniato dalla continua attività di Ricerca e Sviluppo nel campo dei materiali e dei processi. L'approccio Eco Safety Design del reparto R&D di Pirelli, in particolare, punta a massimizzare il rispetto per l'ambiente dei nuovi prodotti e di sicurezza per le persone in viaggio, abbracciando l'intero ciclo di vita del prodotto fin dalla sua progettazione. Al 2025 Pirelli punta a ridurre del 25% le emissioni assolute di CO2 rispetto al 2015 e utilizzare il 100% di energia elettrica rinnovabile, consentendo al gruppo di raggiungere nel 2030 la carbon neutrality sia per energia elettrica che termica.

Daniele Deambrogio, CEO Pirelli Italia: "Pirelli prosegue con sempre maggiore decisione sulla strada della sostenibilità, a partire dal prodotto con la massima attenzione al suo intero ciclo di vita, che inizia con scelte attente sui materiali utilizzati e si conclude con la possibilità di recuperare parti del pneumatico una volta dismesso. Il contributo che assieme a Enel X daremo all'infrastruttura di ricarica per le auto elettriche, primo problema nella diffusione di questi veicoli, è una nuova tappa del percorso di Pirelli verso un impatto ambientale sempre inferiore e conferma la visione ampia dell'azienda nei confronti della sostenibilità".

Augusto Raggi, Responsabile Enel X Italia: "La strategia di Enel X per una rapida diffusione della mobilità elettrica passa necessariamente attraverso partnership con i più importanti operatori del settore. L'accordo con Pirelli è la naturale conseguenza di questo approccio, perché si tratta di un partner con il quale condividiamo la visione della mobilità sostenibile del presente e del futuro. Porteremo le tecnologie avanzate di ricarica nei gommisti driver dando la possibilità di ricaricare i veicoli facilmente e in totale comodità, offrendo un servizio che ci permetterà di avvicinare ancora di più le persone al mondo dell'elettrico".

## Orario Estivo FS: Giovannini, offerta in linea con la strategia del Ministero e del PNRR

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, accoglie con soddisfazione il programma estivo 2021 di Trenitalia (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane). “I servizi proposti vanno nella direzione auspicata per ridurre le distanze tra il Nord e il Sud del Paese e tra città e aree interne – commenta Giovannini – e offrono nuovi e interessanti collegamenti per raggiungere le località turistiche e le città d’arte, favorendo anche il turismo di prossimità nel nostro Paese.

I nuovi servizi proposti e ottimizzati faciliteranno il collegamento con porti e aeroporti e favoriranno la scelta di spostarsi in treno anche in vacanza: una modalità sostenibile, integrata e sicura, che alleggerirà il traffico stradale, in linea con la visione del Ministero e del Pnrr che punta alla ‘cura del ferro’ per facilitare lo shift modale. Vanno in questa direzione anche le iniziative di Trenitalia che consentono di portare in treno le biciclette per favorire la mobilità dolce attraverso le ciclabili, e i biglietti integrati per usufruire di diverse modalità di trasporto con un unico titolo di viaggio. Il piano di Trenitalia è la conferma che il cambiamento verso una mobilità più sostenibile, che ho voluto riconoscere anche nel nuovo nome del Ministero, è già in atto. Per questo auspico che le soluzioni di mobilità sostenibile e integrata presentate con l’orario estivo di Trenitalia possano diventare una formula strutturale anche anticipando i vantaggi che verranno conseguiti con la realizzazione dei progetti del Pnrr”.

## AdSP Mar Ligure Orientale: porto, Confindustria e sindacati firmano patto per lo sviluppo del territorio

(FERPRESS) – Carrara, 11 GIU – Il porto di Marina di Carrara è ormai una finestra aperta verso i mercati internazionali, un luogo evoluto dove convivono e devono continuare a convivere attività industriali, commerciali, cantieristiche, nautiche e turistiche capaci di creare nuovi posti di lavoro, ricchezza, contribuendo a migliorare l’ambiente, in ottica innovativa.

Ma il porto è anche parte integrante del territorio urbano e del tessuto produttivo dell’area territoriale sulla quale insiste, quindi, un punto di riferimento essenziale per progettare il futuro.

Infatti, la diversificazione dei traffici e l’avvio di nuove attività quali il “project cargo” legato all’attività della Baker Hughes, il traffico Ro-Ro con la Sardegna, un nuovo terminalista specializzato in traffico “infra-mediterraneo” ed il consolidamento del traffico crocieristico, hanno consentito alla parte commerciale del porto di porre le basi per un suo rilancio ed una maggiore competitività.

Inoltre, lo sviluppo del cantiere “Italian Sea Group, ha inserito il sito di Marina di Carrara nel segmento dei mega yacht, facendone un’eccellenza mondiale.

L'accordo, una vera alleanza porto-industria, vuole spingere ogni uso "economico" del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale: 1) la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali, nelle aree del Consorzio Z.I.A.; 2) l'istituzione della Zona Logistica Semplificata, 3) l'accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, Adsp e fondo F2I per commesse di lungo periodo; 4) la collaborazione fra Adsp, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull'intermodalità per incrementare l'utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della "Pontremolese", l'inserimento del porto, come parte di un sistema portuale "core", nel corridoio europeo Tirreno-Brennero. Tutte queste attività fanno parte della sfida della ripresa e della resilienza che, per essere vinta, deve contenere, oltre l'utilizzo massivo di energie rinnovabili per l'abbattimento delle emissioni di Co2 e la digitalizzazione delle procedure amministrative, gli elementi organizzativi e di formazione del personale, economici, sociali e politici necessari per assicurare che il porto possa garantire il pieno sviluppo di tutte quelle attività cantieristiche del retroporto e che necessitano, per potersi sviluppare, di un adeguato accesso al mare.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale diventa così uno strumento prezioso ed un'occasione per rispondere alle esigenze del territorio, consentendo lo svolgimento di tutte le attività prettamente portuali, separando le aree ed assicurando un accesso al mare adeguato per i cantieri del retroporto. I già previsti interventi di riqualificazione del "water-front", assicureranno una mitigazione degli effetti negativi del porto sulla città. In particolare, fermo restando l'intesa con tutti gli Enti competenti, ADSP ML Orientale si impegna a finanziare e realizzare una strutturale campagna di ripascimento del litorale utilizzando a tal fine il materiale dragato dal porto ed altro che fosse eventualmente indicato dagli enti competenti.

Il Presidente ADSP Mario Sommariva: "Considero questo accordo un passaggio strategico per lo sviluppo del nostro territorio, in cui ricompreso il porto, volano per promuovere processi innovativi sia in campo energetico sia digitale. Porto e territorio, dunque, non entità separate ma partner attivi per costruire strategie comuni che hanno come obiettivi crescita ambientalmente sostenibile e occupazione qualificata. Lo sviluppo del porto non può prescindere dallo sviluppo del territorio. Quindi, questo accordo rappresenta un nuovo patto tra città e porto. E la realizzazione del Piano Regolatore Portuale va in questo senso. Con le parti sociali, in particolare, affronteremo temi di respiro europeo per adeguarci allo sviluppo della formazione e della qualità del lavoro".

I rappresentanti delle Organizzazioni sindacali confederali CGIL, CISL e UIL, congiuntamente hanno dichiarato: "Ribadiamo l'importanza di questo protocollo come elemento strategico per una visione industriale condivisa. Ora chiediamo la convocazione, al più presto, del Comitato di Pilotaggio previsto nel protocollo per la condivisione progettuale necessaria, in vista del prossimo incontro del tavolo permanente sulla crisi del territorio con la Regione Toscana".

Il Presidente di Confindustria, Piero Neri: "L'intesa che firmiamo oggi è una delle prime concretizzazioni dell'Alleanza di Territorio" che – come Confindustria- abbiamo proposto nell'ambito del progetto per la Reindustrializzazione della Costa Toscana. Siamo convinti, infatti, che per l'impegnativa fase della ripresa dopo il periodo Covid19, sia necessario puntare al consolidamento ed allo sviluppo del sistema manifatturiero presente sulla costa toscana. Per vincere la sfida di uscire dall'area di crisi che accomuna Massa Carrara, Livorno e Piombino, occorrono iniziative adeguate a riequilibrare il gap occupazionale che da tempo grava sui nostri territori. Il sistema industriale insieme a quello della logistica e della portualità, rappresentano il driver per raggiungere tale obiettivo. Il Presidente Sommariva, che ringraziamo, ha interpretato perfettamente l'esigenza di integrare industria e logistica, come l'uno fattore dell'altro per cogliere le occasioni che il mercato sta proponendo per la ripresa, e i contenuti nel protocollo sono del tutto coerenti con gli obiettivi che ci siamo prefissati".

### **Intervista a Rodolfo Giampieri (Assoporti): l'unità di Assoporti al centro del progetto di ripresa del Paese, dopo l'annus horribilis**

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – Rodolfo Giampieri è stato eletto all'unanimità presidente di Assoporti (Associazione dei Porti Italiani) all'ultima assemblea dello scorso maggio, in sostituzione di Daniele Rossi. Giampieri è stato presidente dell'Autorità portuale di Ancona, e poi dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Centrale: la sua attività nel corso di complessivi otto anni, i successi produttivi e commerciali dei siti portuali, e il fattivo rapporto di collaborazione con autorità locali e istituzioni gli sono valse anche significativi riconoscimenti, tra cui la più importante onorificenza attribuita dalla città di Ancona, il "Ciriachino d'Oro".

**Una presidenza che arriva nel momento in cui sembra partire una ripresa dopo un annus horribilis come il 2020, protrattosi in parte anche nel 2021.**

I numeri sono quelli, avremo poi altri dati aggiornati, ma il 2020 ha segnato un – 12% di volumi movimentati di merci, la perdita di una quantità di 80-90 milioni di tonnellate di merci, l'azzeramento – in pratica – del traffico passeggeri, e in particolare del traffico crocieristico, crollato del – 98%. Ma è crollato anche il traffico dei traghetti, perché – ad esempio – sulla costa adriatica, quello che era un traffico molto intenso con Croazia, Slovenia, Grecia ha subito le limitazioni per l'impossibilità di raggiungere quei paesi, e via dicendo. Proprio dal settore dei passeggeri e delle crociere vengono, però, i primi confortanti segnali di ripresa, segno che c'è una forte volontà di ripartenza. Mentre nel settore delle merci la ripresa è già evidente anche vedendo soltanto i dati del primo trimestre.

**Nel trasporto merci, la crisi per i porti non è stata tutta uguale.**

E' stata una crisi di una straordinarietà e imprevedibilità assoluta, ma i porti hanno resistito e – in qualche maniera – hanno compreso ancor di più che occorre diversificare le strategie. Il

presidente dell'autorità portuale di Civitavecchia, Musolino, sta cercando – ad esempio – di ricalibrare le attività portuali per evitare una dipendenza eccessiva dal solo traffico crociere, i porti multipurpose hanno funzionato meglio di quelli destinati solo al traffico container, e via dicendo.

Il porto si confronta sempre più con le strategie complessive che si sviluppano a livello mondo, ma non va dimenticato che il porto è una banchina che dipende dalle attività economiche, produce ricchezza, scambi, ma in sé non ha possibilità di una produzione autonoma, dipende dai contesti e dallo sviluppo delle economie di supporto.

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

## REGIONE LAZIO

### Lazio: Consiglio approva 7 mozioni tra cui una per treni a idrogeno sulla Cassino-Avezzano e una su inserimento Civitavecchia nella rete Core del Ten-T

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – Il Consiglio regionale del Lazio, presieduto dal vicepresidente Devid Porrello (M5s) ha approvato nel pomeriggio sette di atti d'indirizzo rivolti alla Giunta regionale. Tra questi:

La mozione n. 491, primo firmatario Loreto Marcelli (M5s), detta indicazioni in materia di utilizzo dei treni a idrogeno sulla linea Cassino- Avezzano. La mozione n. 510, primo firmatario Gino De Paolis (Lista Zingaretti), è finalizzata all'inclusione del porto di Civitavecchia, sede dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro ma non inserito formalmente nel corridoio centrale europeo Scandinavo-mediterraneo, nella rete "Core" del Trans european transport network (Ten-T).

La mozione n. 421, prima firmataria Marta Leonori (Pd), impegna la Giunta "ad attivarsi nei confronti del Governo nazionale al fine di definire nei provvedimenti in discussione e in quelli futuri, specifiche misure a sostegno di tutte le attività commerciali ubicate all'interno di stazioni ferroviarie, aeroporti e porti; a sollecitare i gestori degli spazi ad applicare riduzioni temporanee dei canoni d'affitto, in considerazione del crollo della clientela a causa delle limitazioni stabilite nei decreti".

## AdSP Tirreno centro settentrionale: nel PNRR arrivano 120 milioni di euro per il porto di Civitavecchia

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Dal Fondo complementare al PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) arrivano 120 milioni di euro per il porto di Civitavecchia.

Nel Fondo – riferisce una nota dell'AdSP – sono stanziati risorse che verranno utilizzate dall'AdSP per la crescita sostenibile del network dei Porti di Roma e del Lazio, nel rispetto dei criteri di rilevanza, efficienza, efficacia, impatto e sostenibilità definiti dall'Unione Europea nel Piano Next Generation EU.

In particolare, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha stanziato per il porto di Civitavecchia, in attesa dei passaggi ulteriori per la effettiva concretizzazione dei finanziamenti, nell'ambito del Recovery Plan, 120 milioni di euro suddivisi tra i seguenti progetti: 10,10 milioni per il ponte di collegamento con l'antemurale; 26,65 milioni per il II lotto di prolungamento della banchina 13 dell'antemurale; 43,25 milioni per l'apertura della bocca a sud dello scalo, con il nuovo accesso al bacino storico, e 40 milioni di euro per il cold ironing, ossia per l'elettrificazione di alcune banchine del porto di Civitavecchia per alimentare le navi in sosta, permettendo di spegnere i motori.

“Si tratta di un risultato comunque positivo – commenta il presidente dell'AdSP Pino Musolino – che, insieme ai 69 milioni di euro già ottenuti per l'ultimo miglio ferroviario, ci consentirà di avere le risorse necessarie per effettuare una vera e propria trasformazione del porto, che inciderà profondamente e positivamente anche sulla città e il territorio circostante. Con questi interventi andremo infatti a gettare le basi per programmare quello che potranno diventare Civitavecchia ed il territorio nel futuro, sia per quanto concerne i flussi turistici che per l'organizzazione della logistica a supporto dei nuovi traffici portuali. Il tutto in un disegno complessivo di crescita e sviluppo sostenibile del porto, e più in generale di tutta l'area che gravita attorno a Civitavecchia e all'alto Lazio”.

## Non semplici pali, ma sostegni alla mobilità del futuro –

[WWW.AlessioPorcu.it](http://WWW.AlessioPorcu.it)

Un miliardo di euro: è la cifra monstre che **Anas, affidandosi ai giusti sostegni ciociari, investirà nel suo progetto Smart Road.** Anche grazie ai finanziamenti 2014-2020 del Programma operativo nazionale (Pon) *Infrastrutture e Reti* e del *Connecting Europe Facility*: sia l'uno (attuato dall'ormai Ministero delle Mobilità Sostenibili) che l'altro sostenuti dall'Unione Europea per aumentare la connettività tra gli Stati membri. Un **collegamento, però, che sia al passo e anticipi anche l'innovazione tecnologica.**

Cosa farà l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade? Nella rete che gestisce – varie strade statali, autostrade e raccordi – **creerà un sistema nervoso intelligente: fatto di Internet delle Cose (IoT – Internet of Things), Intelligenza Artificiale (AI – Artificial Intelligence), Megadati (Big Data) e sensoristica avanzata.** Così avanzata che in futuro,

quando gireranno le auto a guida autonoma – le *Self-driving car* che circolano senza intervento umano – sarà capace di interagire anche con loro.

In attesa che il Piano strategico per la Banda Ultra Larga (*BuL*) faccia il suo sull'intero territorio nazionale, la piattaforma digitale di Anas comincerà a migliorare la sicurezza stradale e a rendere più efficienti i flussi di traffico. Come? Non "soltanto" con rilevazioni della circolazione e segnaletica informativa dinamica. Controllerà l'intera infrastruttura: gestendo gli eventi speciali, come gli incidenti e il transito di merci pericolose, e monitorando lo stato di ponti, viadotti e gallerie. Quelli che in Italia, com'è purtroppo noto, cedono all'improvviso e causano tragedie. Il compito sarà affidato a dispositivi ipertecnologici per la *Smart Mobility*.

E i sostegni polifunzionali, riciclabili al cento per cento, sono stati commissionati alla Siderpali di Anagni: squillino le trombe e rullino i tamburi in provincia di Frosinone.

Cosa prevede anche il progetto *Smart Road*? Le *Green Island*: le isole dell'ecosostenibilità. Ovvero piazzole dotate di innovativi e stilosi arredi urbani disegnati dall'architetto dinamico Giancarlo Zema.

Hanno sistemi per la produzione di energia da fonti rinnovabili, tramite pannelli solari, e distributori di energia per i veicoli elettrici. Il tutto verrà fornito da *LumineXence*: brand del *Mitas Group*. Che è la stessa holding turca che quattro anni fa salvò la Siderpali: acquistando l'azienda siderurgica anagnina, ormai chiusa dall'allora casa madre Palitalia, al prezzo di 4.7 milioni di euro.

L'accordo tra Anas e Siderpali è triennale e vale 30 milioni di euro. Sono invece 250 quelli che la Società per Azioni, facente parte del gruppo societario di Ferrovie dello Stato, sta investendo nella prima fase del progetto *Smart Road*.

Le prime tratte interessate sono importanti assi strategici nazionali: oltre al Grande Raccordo Anulare di Roma (A90) e l'A91 per l'Aeroporto di Fiumicino, l'itinerario E45-E55 Orte-Mestre, la Strada Statale 51 di Alemagna (tra le province di Treviso e Bolzano), la Tangenziale di Catania, la A19 Palermo-Catania e la Salerno-Reggio Calabria (A2 – Autostrada del Mediterraneo). I pali verranno installati ogni trecento metri e "dialogheranno" tra loro e con i veicoli. Considerando l'autostrada più lunga della serie, la A2 (quasi 433 chilometri), soltanto lì ne verranno piazzati oltre 1.400. Lungo il Grande Raccordo Anulare (oltre 68 chilometri), più di 200.

Pali in arrivo dallo stabilimento anagnino Siderpali, che dal 2017 al 2021 è passato dal fallimento al pieno rilancio. Sottoscrivendo contratti anche con le maggiori multinazionali italiane. (Leggi qui Mamma li turchi: Ankara si compra la ex Siderpali).

Cento per cento ciociaro il personale e l'indotto della Siderpali: che oggi conta sul 70% dei dipendenti storici. Se continua così, la speranza è che si torni quantomeno alle ottanta-novanta risorse umane di un tempo. È quanto si augura, più di tutti, il *General Manager* dell'eccellenza siderurgica ciociara: il ceccanese Mario Pizzuti, ingegnere meccanico specializzato in sviluppo manageriale. Guida lo stabilimento di Via Osteria della Fontana: ormai sede secondaria del *Mitas Group*. È da oltre venti anni, salvo quelli bui,

leader italiano nella produzione di qualsiasi tipologia di palo e torre mono-tubolare: con una capacità produttiva media annua di 15 mila tonnellate.

Non i soliti pali

Ora è tempo di pali per la Smart Road. Ma chiamarlo semplicemente palo è chiaramente riduttivo. Ingegnere Pizzuti, perché Anas ha scelto voi? Qual è l'innovazione apportata? *«È un sostegno differente rispetto ai soliti. È un palo anch'esso tecnologico, frutto di una ingegnerizzazione nuova. Ha una base di acciaio, ma in cima ha tutta una serie di altri materiali che sono compositi e policarbonati. Serve proprio a facilitare l'utilizzo delle tecnologie che Anas andrà a sviluppare negli anni».*

*«Bisogna considerare che un palo dura quarant'anni. Questa è una struttura che si presta a un utilizzo modulare nel tempo. A fronte delle massime espressioni delle tecnologie attuali, sia in termini di produzione che a livello di sviluppo dei materiali, il prodotto è un ottimo compromesso per cercare di soddisfare le richieste di Anas. Il committente sta apprezzando molto come sta andando avanti il progetto e speriamo di essere coprotagonisti delle Smart Road anche in futuro».*

Mentre il palo Smart Road è stato studiato, sviluppato e definito in accordo al progetto di Anas, quindi un prodotto nato da una sinergia tra le due parti, **la Green Island sarà all'insegna della "interna" LumineXence.** È qualcosa che proprio Siderpali ha proposto in fase di accordo per i sostegni polifunzionali.

*«Si è partiti dal fatto che Anas dovrà realizzare ogni trenta-quaranta chilometri dei punti per raccogliere e gestire i dati della Smart Road. In queste aree, però, non voleva meri centri di raccolta dati. Da qui la proposta dei nostri prodotti della linea LumineXence, che hanno enormemente gradito. Questo ci fa molto piacere perché è un'ulteriore estensione della collaborazione Siderpali-Anas».*

*«Aree come le Green Island si prestano molto bene a utilizzare buona parte dei prodotti del brand detenuto da Mitas. Dalle pensiline fotovoltaiche per il ricovero delle vetture a quelle più piccole, per i punti di ricarica. Fino ad arrivare ai pali per l'illuminazione, anch'essi fotovoltaici al pari dei "quadrifogli" utilizzati per ombreggiare le zone di camminamento e relax. Le Green Island non saranno tutte uguali. Avranno dimensioni e caratteristiche diverse, a seconda delle specifiche esigenze. Quella più pubblicizzata da Anas, per esempio, verrà realizzata prossimamente vicino a Cosenza ed è abbastanza grande».*

Il valore del Made in Ciociaria

Siderpali rappresenta un marchio storico. Dopo le grane del passato, sono arrivati dalla Turchia con la classica valigetta. Dimostrando ancora una volta una serie di evidenze. La più importante: **la qualità e la creatività sono elementi chiave per attrarre investitori importanti.** Infatti Mitas Group ha continuato a puntare sul Made-in-Italy, o meglio sul Made-in-Ciociaria. A dimostrazione che chi arriva dall'estero investe sulla "nostra" qualità, la mette al primo posto. Il caso di Siderpali Anagni conferma che **l'elemento più importante non è la quantità a basso costo** che si può trovare in altre parti del mondo.

È stato necessario, però, dover ripartire da zero. *«Vicissitudini di carattere finanziario, purtroppo, portarono un importante gruppo italiano come Palitalia a farci rimanere fermi per qualche anno. La capacità del nuovo gruppo, Mitas, è stata quella di puntare tutto su un management italiano che conoscesse il mercato e avesse a cuore il buon nome e la crescita di Siderpali».*

*«Il mercato, ovviamente, era devastato. I competitor avevano occupato tutte le caselle che noi avevamo lasciato. La crescita repentina che stiamo avendo è data dal fatto che non avevamo avuto problemi di carattere produttivo bensì finanziario. Non c'era, dunque, un problema legato alla bontà dei prodotti».*

*Oltre al prodotto funzionale e tradizionale, però, abbiamo puntato anche sull'innovazione. Ovvero su prodotti ad alto valore aggiunto, tecnologici, che fornissero qualcosa di diverso da quello richiesto dal mercato tradizionale. I pali per la Smart Road, LumineXence e altri progetti in cantiere rappresenta il plus verso il pieno sviluppo del marchio. Il tradizionale ci aiuta e siamo bravi a farlo, ma puntiamo molto sui prodotti innovativi. Ossia non solo funzionali, ma belli da vedere».*



Pali ma belli e funzionali

In effetti il livello estetico delle **Green Island**, nonché dei sostegni polifunzionali della **Smart Road**, è veramente elevato. **Non mere piazzole e pali bensì arredi urbani di alto design.** Non da ultimo, ovviamente, il fatto che siano totalmente riciclabili. Nello specifico di cosa parliamo?

*«C'è tutto uno sviluppo legato non solo alla ricerca delle energie rinnovabili ma anche dei materiali. Puntiamo molto sul Green. Le parti relative ai corpi illuminanti, per esempio, sono in polietilene e particolari materiali plastici completamente riciclabili».*

*«Non solo funzionalità ed estetica, ma anche attenzione all'ambiente. Sono ancora mercati un po' di nicchia. Ma è normale che, se si deve sviluppare oggi un prodotto, lo si deve fare considerando al contempo finalità, bellezza e impatto ambientale del prodotto. E, sempre per cercare di mantenere un'alta qualità del prodotto e impattare minimamente, abbiamo creato un network di partner formato da piccoli o medi fornitori italiani. È un progetto che richiede un importante lavoro di scouting e partenariato. A noi piace lavorare così».*

## Gruppo Fs: manutenzione dei treni viaggia verso efficientamento energetico. L'esperienza dell'impianto Scalo San Lorenzo

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Fotovoltaico, smart building, iniziative per l'efficientamento energetico, interventi di building automation dei grandi impianti di manutenzione dei

treni consentiranno al Gruppo FS di tagliare i costi elettrici proiettandosi ancor più verso la carbon neutrality.

I centri di manutenzione, ordinaria e straordinaria, dei convogli di Trenitalia – riferisce Fsnews – sono capannoni lunghi quanto una pista di atletica ospitanti treni regionali e a lunga percorrenza. A metà tra la meccanica e la mecatronica, tuttavia, la manutenzione resta una delle attività, dopo la trazione, che consuma maggiore quantità di energia tra quelle di FS Italiane.

Puntare sulla sostenibilità vuol dire non solo risparmiare l'energia della trazione con approvvigionamenti di energia verde e risparmiarla con sofisticati sistemi presenti sull'infrastruttura, o con l'uso di supercondensatori, ma anche fare diagnosi energetiche e invertire il trend proprio nelle attività a più alto impatto ambientale. Per preservare l'ambiente, utilizzando energia da fonti rinnovabili e sistemi di economia circolare, per riutilizzare ciò che si produce, non consumando le fonti primarie e in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030, il Gruppo FS ha scelto di arrivare alla carbon neutrality entro il 2050.

In tutte le 56 officine Trenitalia sono presenti tecnologie per l'efficientamento energetico, i pannelli fotovoltaici la realtà più diffusa, ma l'impianto di manutenzione corrente (IMC) dei treni Alta Velocità dello Scalo San Lorenzo di Roma è tra quelli più all'avanguardia perché qui sono state realizzate due tipologie di interventi green: produzione di energia da fonti rinnovabili e efficientamento energetico. Si consuma meno secondo i dettami dell'economia circolare risparmiando – grazie a tecnologie e investimenti mirati – sul consumo dell'illuminazione e sul riscaldamento, con sistemi di trattamento a ciclo chiuso dell'acqua e di gestione rifiuti, al punto tale che l'impianto ha raggiunto un'autosufficienza pari al 39% dell'energia elettrica consumata, in attesa di batterie con una capacità di accumulo fino al 60% dell'energia autoprodotta e non consumata da fonti rinnovabili. La palazzina adibita a spogliatoi, uffici e magazzini, è dotata di un tetto ricoperto da 72 pannelli solari capaci di soddisfare il fabbisogno di energia per riscaldamento e acqua calda per uso sanitario negli spogliatoi e locali di servizio e, nei mesi estivi, di abbattere il consumo di gas relativo ai locali. Più che un'officina, come siamo abituati a pensarla, si tratta di un'industria dove ogni giorno 200 operai di Trenitalia, e altrettante maestranze di ditte esterne, svolgono attività manutentive pregiate perché legate alla sicurezza della circolazione di treni che viaggiano fino a 300km/h.

Potendo contare su una superficie di 7mila metri quadrati del tetto dei capannoni, senza quindi deturpare l'ambiente, è stato possibile installare un impianto per 1108 kilowatt (potenza di picco), progettato per produrre annualmente 1,5 gigawattora (1,5 milioni di kilowattora), ovvero il fabbisogno medio annuo di circa 550 utenze domestiche (il consumo medio annuo di una famiglia di 2-3 persone è pari a circa 2700 kilowattora). Nei momenti della giornata in cui l'energia prodotta risulta in eccedenza rispetto ai consumi dell'officina, ne è prevista la restituzione alla rete del gestore. Da ricordare anche che tale produzione annua di energia pulita permette di evitare l'emissione di circa 800 tonnellate di anidride carbonica (0,53 kg di CO2 evitati ogni kilowattora prodotto).

Sistemi per la riduzione dei consumi elettrici dovuti all'installazione a tappeto di lampade LED a basso consumo e sistemi di corretta gestione luci ("building automation") quali temporizzatori, crepuscolari, regolatori automatici di intensità luminosa, hanno permesso un abbattimento dei consumi per illuminazione del 53% tra il 2017 ed il 2019. Tutti elettrici i carrelli e i mezzi di trasporto dell'officina, che si ricaricano presso due colonnine installate nell'area parcheggio.

Se l'IMC dello Scalo San Lorenzo di Roma rappresenta una best practice, è in buona compagnia nella lista di altre officine per la manutenzione di Trenitalia: entro il 2024 saranno 24 quelle con impianti di produzione da rinnovabili, per un totale di circa 13MKWp di potenza installata. Gli impianti di Santa Maria La Bruna e Milano sono tra i più performanti, mentre nell'impianto di Mestre si sta sperimentando l'uso dell'energia geotermica, e a Cagliari il mini eolico.

## ROMA CAPITALE

### Atac: e-commerce e software con tutorial per cambiare le divise per personale. Nuova procedura per rispettare le norme anti-Covid

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – A causa delle restrizioni indotte dalla pandemia Atac ha dovuto impostare una procedura innovativa per consentire la sostituzione delle 9.500 divise del personale basata su software con tutorial, con il quale i dipendenti potevano procedere con le misurazioni a distanza, ed e-commerce per le spedizioni a casa dei lavoratori.

Ciò al fine di limitare al massimo gli spostamenti e quindi i rischi sanitari. I dipendenti quindi hanno potuto procedere da remoto con la definizione delle taglie mentre la ditta fornitrice ha generato i capi necessari che sono stati spediti con corriere. Al momento le spedizioni sono state circa 4.000.

Per i casi in cui sono stati commessi errori in fase di automisurazione, che hanno generato taglie sbagliate, Atac ha attivato dei centri per la sostituzione dei capi interessati. Tale sostituzione, oltre ad aver risparmiato migliaia di spostamenti, non genererà costi aggiuntivi per l'azienda. Le operazioni sono già in corso. E' già attivo nei pressi della Stazione Eur Fermi un sito, adeguato a tutte le norme sanitarie di contrasto al Covid, per il ritiro dei capi, il rilevamento delle taglie e la consegna dei nuovi capi. Altri centri verranno aperti nelle prossime settimane presso la sede centrale di Via Prenestina e un sito, ancora da individuare, nel quadrante nord della città.

Atac ricorda che le nuove divise non dovranno essere indossate prima di settembre, quindi c'è tempo sufficiente a completare la sostituzione dei capi di vestiario senza disagi per il personale.

### **Roma: inaugurato il nuovo ponte ciclopedonale a Saxa Rubra nel XV Municipio**

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – È stato inaugurato oggi nel XV Municipio il nuovo ponte ciclopedonale in via Jonas Edward Salk, un'opera infrastrutturale di collegamento che i cittadini aspettavano da tempo. Ora, infatti, col nuovo ponte ciclopedonale si potrà utilizzare il percorso di via di Quarto Peperino per avvicinarsi alla pista Dorsale Tevere, che costeggia il fiume, e proseguire in direzione di Ponte Milvio e del centro città.

“Finalmente inauguriamo il ponte ciclopedonale atteso da tanto tempo dai cittadini. Pensate era collegato ad una convenzione urbanistica del 2005 che siamo riusciti a sbloccare. Continuiamo così a far crescere la rete dei percorsi di piste ciclabili per permettere di raggiungere in bici i diversi punti della nostra città”, dichiara la Sindaca di Roma Virginia Raggi.

Il nuovo ponte ciclopedonale lungo circa 30 metri in legno lamellare mette in comunicazione ora la pista ciclabile di via di Quarto Peperino, che fa parte delle opere secondarie realizzate dal Consorzio Quarto Peperino nell'ambito della convenzione urbanistica G3 “Grottaperfetta” sottoscritta nel 2005, e la pista ciclabile realizzata nell'ambito della lottizzazione denominata “Saxa Rubra”.

“Il nuovo ponte ciclopedonale consentirà ai ciclisti di percorrere in sicurezza la pista di via di Quarto Peperino e l'altro percorso ciclabile che scende verso il fiume Tevere. Diamo ai cittadini ed a residenti di questa zona una reale alternativa all'auto privata”, spiega l'Assessora alle Infrastrutture Linda Meleo.

“Stiamo seguendo l'iter urbanistico questa convenzione, grazie al lavoro degli uffici, che ci permette di consegnare ai cittadini un nuovo tassello a cui ne seguiranno altri tra cui i parchi a ridosso della pista ciclabile”, sottolinea l'Assessore all'urbanistica Luca Montuori.



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](mailto:redazione@clickmobility.it)