

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 22 anno X, dal 14 giugno 2021 al 21 giugno 2021

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
Dal 14 giugno 2021 al 21 giugno 2021

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Il Consiglio europeo adotta il programma faro dell'UE "meccanismo per collegare l'Europa 2.0"	4
Rete transeuropea dei trasporti: via libera del Consiglio a procedure di rilascio delle autorizzazioni più rapide	5
ENAC ENAV ADR: firmata intesa per collaborazione su Urban Air Mobility.....	6
Eurovignette: accordo provvisorio sulle nuove regole per la tariffazione dell'autotrasporto	7
Aeroporti di Roma entra in Plug and Play Tech Center per le strategie di open innovation all'avanguardia.....	8
Cielo unico europeo: gli eurodeputati pronti ad avviare i negoziati.....	9
Ok dalla Commissione europea a sostegno pubblico per servizi di traghetto in Italia	10
ITALIA.....	13
Governo propone 44 opere da sbloccare, per oltre 13 miliardi di euro, da affidare a commissari straordinari	13
Mims: dal 15 giugno aperta la piattaforma per accedere al fondo di 115 mln per progettare opere prioritarie.....	15
TPL: sottoscritto accordo per il triennio 2018-21. Agens, Anav, Asstra, equilibrato punto di sintesi tra i vari interessi in campo.....	15
Pnrr: Giovannini, cruciale il ruolo dell'Anac. Solo così si potrà rilanciare il Paese	16
Mims: Commissione nazionale per dibattito pubblico approva Raccomandazione su Linee Guida. Giovannini, faciliterà applicazione Pnrr	17
Automotive Business Summit: Giovannini, 62 mld del PNRR per ferrovie, nuovi sistemi di trasporto pubblico, elettrificazione porti.....	17
ANFIA: bene primo quadrimestre mercato autocarri e veicoli trainati. Positivo anche il mercato autobus	21
Istat: tornano a crescere nei capoluoghi domanda/offerta TPL ma con forti squilibri territoriali. Ciclovie insufficienti in molte città	23
Webuild: primo breakthrough nella Galleria di Valico del Terzo Valico dei Giovi, la più lunga in Italia	26
Roma Smart City 2030, al via in Campidoglio tavoli tematici con imprese. Obiettivo Expo	27
REGIONE LAZIO	27

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 14 giugno 2021 al 21 giugno 2021

Lazio: Zingaretti, bene altri 10 grandi cantieri per un valore di circa 1 mld e mezzo	28
Lazio: al via la consultazione pubblica per il subentro di Cotral e Astral ad Atac in gestione ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo	28
Lazio: Di Berardino, al via avviso pubblico per disoccupati per ottenere la qualifica di autotrasportatore	29
Interporto Centro Italia Orte spa: approvato bilancio 2020 e nominato CdA, Cardo confermato presidente e AD	30
Lazio: 2a audizione su sviluppo Etruria meridionale. Ascoltate le associazioni degli imprenditori e l'autorità portuale di Civitavecchia	30
ROMA CAPITALE	31
Webinar FerPress: Roma in cerca di unità nel TPL. Il dibattito su Alta mobilità locale sostenibile.....	31
Webinar FerPress: Cipollini, a Roma il doppio delle auto. Le priorità per l'alta mobilità sostenibile.....	33
Roma: finanziata realizzazione di 40 hub multimodali per incentivare l'uso della bici per il primo miglio.....	34
Atac: redatto il progetto di bilancio per il 2020. Conti tengono nonostante impatto emergenza sanitaria	36
Roma: nuovi percorsi cicloturistici ai margini della città. Approvata una memoria in Giunta	37

INTERNAZIONALE

Il Consiglio europeo adotta il programma faro dell'UE "meccanismo per collegare l'Europa 2.0"

(FERPRESS) – Il Consiglio ha adottato il programma relativo al meccanismo per collegare l'Europa 2.0 (MCE 2.0), del valore di 33,71 miliardi di EUR, per finanziare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e di elevata efficienza nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia. La seconda edizione del programma si svolgerà dal 2021 al 2027. Alla votazione odierna del Consiglio farà seguito l'adozione definitiva da parte del Parlamento europeo.

"Mi rallegra il fatto che oggi siamo riusciti a confermare l'adozione, da parte del Consiglio, del regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, a seguito del trilogico finale che abbiamo avuto con il Parlamento l'11 marzo e sulla base di tutto il duro lavoro svolto dalle precedenti presidenze del Consiglio. L'MCE ha apportato un notevole contributo all'integrazione europea, in particolare facilitando i collegamenti transfrontalieri, promuovendo la coesione e la sostenibilità e rafforzando la competitività attraverso investimenti mirati nelle infrastrutture. Questo secondo MCE è ancora più forte e svolgerà un ruolo significativo nella ripresa post-COVID e nella costruzione di un'UE a impatto climatico zero" ha dichiarato Pedro Nuno Santos, ministro portoghese delle Infrastrutture e dell'edilizia abitativa, presidente del Consiglio.

Le dotazioni per ciascun settore saranno le seguenti (a prezzi correnti):

trasporti:	25,81 miliardi di EUR	(di cui 11,29 miliardi di EUR per i paesi beneficiari del Fondo di coesione)
energia:	5,84 miliardi	di EUR
digitale:	2,07 miliardi di EUR	

In particolare, nel settore dei trasporti, l'MCE 2.0 promuoverà reti interconnesse e multimodali al fine di sviluppare e ammodernare le infrastrutture ferroviarie, stradali, marittime e di navigazione interna e di garantire una mobilità sicura e protetta. Si darà priorità all'ulteriore sviluppo delle reti transeuropee dei trasporti (TEN-T), concentrandosi sui collegamenti mancanti e sui progetti transfrontalieri che presentano un valore aggiunto dell'UE. 1,38 miliardi di EUR (a prezzi 2018) del bilancio per i trasporti saranno utilizzati per finanziare grandi progetti ferroviari tra i paesi beneficiari del Fondo di coesione.

Con la votazione odierna il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura. L'atto giuridico deve ora essere adottato dal Parlamento europeo in seconda lettura prima di essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'UE. Il regolamento entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione. Si applicherà retroattivamente dal 1° gennaio 2021.

Rete transeuropea dei trasporti: via libera del Consiglio a procedure di rilascio delle autorizzazioni più rapide

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – L'UE sta velocizzando il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) semplificando le procedure di rilascio delle autorizzazioni. Le nuove norme "smart TEN-T" adottate oggi dal Consiglio chiariscono inoltre le procedure che i promotori del progetto sono tenuti a seguire in materia di rilascio delle autorizzazioni e appalti pubblici nell'ambito di progetti transfrontalieri. Seguirà l'adozione da parte del Parlamento europeo.

"La rete transeuropea dei trasporti è il pilastro della politica dei trasporti dell'UE ed è fondamentale per il funzionamento del mercato interno. Queste procedure più efficienti ne accelereranno lo sviluppo e garantiranno una mobilità più agevole e sostenibile per le persone e le imprese in tutta Europa. Grazie all'adozione da parte del Consiglio durante la presidenza portoghese, molto presto potremo cominciare a sfruttare i benefici di questa direttiva, che contribuirà in modo significativo al completamento della rete centrale e della rete globale TEN-T, rispettivamente entro il 2030 e il 2050", ha dichiarato Pedro Nuno Santos, ministro portoghese delle Infrastrutture e dell'edilizia abitativa, presidente del Consiglio.

La direttiva riguarderà progetti che rientrano nelle sezioni della rete centrale TEN-T individuate in via preliminare. Riguarderà anche altri progetti relativi ai corridoi della rete centrale, con un costo totale superiore ai 300 milioni di EUR. I progetti riguardanti esclusivamente la telematica e altre nuove tecnologie non saranno disciplinati dalla direttiva, in quanto la loro realizzazione non è limitata alla sola rete centrale TEN-T. Tuttavia gli Stati membri possono applicare la direttiva anche ad altri progetti della rete centrale e globale TEN-T in quanto parte di un approccio più ampio e armonizzato ai progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto.

I progetti contemplati dalla direttiva saranno trattati in via prioritaria dalle autorità degli Stati membri nei casi in cui tale trattamento sia previsto nei rispettivi quadri giuridici nazionali.

Per rendere le procedure più efficienti e trasparenti, gli Stati membri designeranno un'autorità che fungerà da punto di contatto per il promotore di ciascun progetto fornendogli indicazioni sulla trasmissione della documentazione e di altre informazioni. Gli Stati membri possono decidere di designare la stessa autorità per tutti i progetti oppure di avere, come autorità designata, autorità diverse in funzione della categoria di progetti, del modo di trasporto o dell'area geografica.

All'intera procedura di rilascio delle autorizzazioni si applicherà un termine massimo di quattro anni che, in casi debitamente giustificati, potrà essere prorogato due volte.

Per quanto riguarda la forma giuridica del testo i legislatori hanno convenuto che dovrebbe trattarsi di una direttiva, e non di un regolamento come proposto dalla Commissione. In questo modo gli Stati membri avranno la flessibilità necessaria per sfruttare le rispettive procedure in vigore per il rilascio delle autorizzazioni.

Il testo della direttiva "smart TEN-T" è stato concordato in via provvisoria dalla presidenza del Consiglio e dal Parlamento europeo l'8 giugno 2020 e approvato dagli ambasciatori degli Stati membri il 17 giugno 2020. Tuttavia, la direttiva non poteva essere adottata prima dell'adozione del programma relativo al meccanismo per collegare l'Europa (MCE 2.0), in quanto l'allegato della direttiva "smart TEN-T" che elenca le sezioni della rete centrale TEN-T individuate in via preliminare è collegato al corrispondente allegato dell'MCE 2.0.

Con il voto odierno sulla direttiva "smart TEN-T", il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura. L'atto giuridico deve ora essere adottato dal Parlamento europeo in seconda lettura prima di essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'UE. La direttiva entrerà in vigore venti giorni dopo la pubblicazione.

Gli Stati membri avranno due anni dall'entrata in vigore della direttiva per recepirne le disposizioni nel diritto nazionale.

La rete TEN-T è articolata su due livelli: una rete globale, che garantisce la connettività per tutte le regioni dell'UE, e una rete centrale, che è composta dalle parti della rete globale che sono della massima importanza strategica per l'UE. La rete centrale dovrebbe essere completata entro il 2030 e la rete globale entro il 2050.

ENAC ENAV ADR: firmata intesa per collaborazione su Urban Air Mobility

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – Il futuro della mobilità sostenibile passa attraverso lo sviluppo dell'Urban Air Mobility (Mobilità Aerea Urbana) e, più in generale, della Advanced Air Mobility (Mobilità Aerea Avanzata): è questo il presupposto da cui nasce l'accordo firmato oggi, 18 giugno 2021, da ENAC, autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, ENAV, la società che gestisce il traffico aereo civile e Aeroporti di Roma, società di gestione del sistema aeroportuale di Roma Capitale, costituito dagli scali di Fiumicino e di Ciampino.

Lo scopo è quello di disciplinare le modalità di collaborazione tra le parti per lo scambio reciproco di informazioni, anche per la valutazione di successive eventuali iniziative congiunte in materia, finalizzato alla definizione del miglior contesto normativo, operativo e infrastrutturale per lo sviluppo di servizi Urban Air Mobility che siano efficienti, sicuri, sostenibili e interoperabili con le infrastrutture aeroportuali e con quelle di trasporto pubblico, con riferimento all'area metropolitana di Roma e ai collegamenti tra i due aeroporti della capitale e il centro città.

La Urban Air Mobility è, infatti, un concetto tecnologico e operativo in fase di sviluppo inerente il complesso dei nuovi servizi, tecnologie, infrastrutture e soluzioni per il trasporto di persone, merci e forniture, anche medicali, attraverso l'utilizzo di velivoli elettrici, particolarmente innovativi e ambientalmente sostenibili, a decollo e atterraggio verticale instradati in corridoi aerei dedicati ai loro spostamenti, ottimizzando i tempi di viaggio, riducendo i consumi e le emissioni e migliorando la qualità della vita.

L'accordo si inquadra nella più ampia iniziativa portata avanti dall'ENAC denominata "Creation of an Italian ecosystem for Advanced Air Mobility (AAM)" - 'Creazione di un

Ecosistema italiano per la Mobilità Aerea Avanzata – con le istituzioni di riferimento e i principali player del settore, per lo sviluppo dei nuovi concetti operativi tenendo conto delle esigenze dei territoriali, delle necessità di regolazione e delle nuove tecnologie per l’abilitazione di un ecosistema che guidi la nazione verso la terza dimensione della mobilità, quella verticale, e che permetta all’Italia di giocare un ruolo da protagonista nell’adozione e fornitura di prodotti di mobilità aerea integrate, favorendo la crescita di un ambiente attrattivo per le attività di sperimentazione e abilitazione di tecnologie innovative.

Eurovignette: accordo provvisorio sulle nuove regole per la tariffazione dell’autotrasporto

(FERPRESS) – Roma, 17 GIU – Un accordo provvisorio raggiunto mercoledì tra i negozianti del Parlamento europeo e del Consiglio aggiornerà le regole che definiscono i diritti che gli Stati membri dell’UE possono imporre a camion e autocarri, ma anche autobus, furgoni e autovetture che utilizzano le strade della rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

L’obiettivo delle nuove norme è spostare la tariffazione stradale da un modello basato sul tempo a un sistema basato sulla distanza o sui chilometri effettivi, per riflettere meglio i principi “chi inquina paga” e “chi usa paga”.

Inoltre, per incoraggiare l’uso più ampio di veicoli più rispettosi dell’ambiente, in base alle nuove norme i paesi dell’UE dovranno fissare tariffe di pedaggio stradali diverse in base alle emissioni di CO₂ per autocarri e autobus, non appena saranno stabilite norme aggiuntive sulle classi di CO₂ per i veicoli, possibilmente nel 2023, e basato sulle prestazioni ambientali per furgoni e minibus a partire dal 2026, con notevoli riduzioni della tariffazione per i veicoli a zero o basse emissioni.

I deputati hanno assicurato che gli Stati membri elimineranno gradualmente le “vignette” (tariffe stradali basate sul tempo) attraverso la rete centrale TEN-T a partire dal 2029 per i veicoli pesanti (camion, autocarri e autobus) e inizieranno invece ad applicare pedaggi (tariffe basate sulla distanza). Tuttavia, gli Stati membri potranno ancora conservare i bollini per parti specifiche di questa rete, se possono dimostrare che una nuova modalità di addebito comporterebbe costi sproporzionati rispetto alle entrate previste.

Per garantire parità di trattamento e concorrenza leale, le nuove regole saranno estese non solo agli autobus, ma anche ai veicoli più leggeri, come furgoni, minibus e autovetture. I paesi dell’UE che scelgono di caricare questi veicoli potranno utilizzare sistemi di pedaggio o bolli. Per garantire che gli utenti occasionali e i conducenti di altri paesi dell’UE siano trattati in modo equo, l’accordo provvisorio ha anche creato periodi di validità più brevi (un giorno, una settimana o 10 giorni) e limiti di prezzo sulle “vignette” che possono essere imposti alle autovetture.

A cinque anni dall’entrata in vigore di tali norme, la Commissione valuterà la pratica di tariffazione dei veicoli commerciali leggeri per decidere se i furgoni utilizzati a fini

commerciali debbano seguire gli stessi modelli di tariffazione degli autocarri e se vi siano norme più rigorose in materia di pedaggi stradali per auto private.

I deputati hanno assicurato che tre anni dopo l'entrata in vigore delle norme concordate, gli Stati membri riferiranno pubblicamente sui pedaggi e sui diritti di utenza riscossi sul loro territorio, comprese le informazioni sull'utilizzo di tali entrate. Per i deputati è importante assicurarsi che le entrate generate da questi oneri contribuiscano a trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibili.

Il relatore del PE Giuseppe Ferrandino (S&D, IT) ha dichiarato: "Queste nuove regole rappresentano una pietra miliare nel raggiungimento delle ambiziose politiche di decarbonizzazione che abbiamo fissato all'inizio della legislatura di questo Parlamento. Anche per questo sono molto soddisfatto dell'accordo raggiunto sulla destinazione di alcuni pedaggi. Nel pieno rispetto della loro autonomia, gli Stati membri avranno ora gli strumenti di cui hanno bisogno per essere attori attivi nell'affrontare la grande sfida ambientale che abbiamo di fronte.

L'eliminazione del bollino per i mezzi pesanti standardizzerà un sistema attualmente eccessivamente frammentato. Daremo un segnale forte al mondo dei trasporti che incoraggi l'utilizzo di mezzi più puliti. Sono molto contento di aver ottenuto l'introduzione della vignetta giornaliera per tutti i veicoli in circolazione, che consentirà ai viaggiatori in transito di pagare un prezzo equo per il loro viaggio. Questo è uno sviluppo positivo anche per il turismo: fa sì che i viaggiatori non vengano penalizzati».

Aeroporti di Roma entra in Plug and Play Tech Center per le strategie di open innovation all'avanguardia

(FERPRESS) – Fiumicino, 18 GIU – Aeroporti di Roma entra in Plug and Play Tech Center, la piattaforma globale di innovazione che riunisce start-up e aziende in tutti i principali settori di mercato. Grazie a questa partnership, ADR avrà l'opportunità di incrementare la sperimentazione di soluzioni altamente innovative e beneficiare di idee che potranno migliorare i processi per i passeggeri e le compagnie aeree.

L'accordo è stato annunciato durante il Vienna Expo Day di Plug and Play, summit biennale sui trend tecnologici dedicato ad approfondire le ultime novità e opportunità innovative nel settore dei viaggi e delle Smart Cities.

"Il nostro percorso per perseguire le strategie più innovative parte dall'interno del nostro business, con l'implementazione di un nuovo modello di governance con un comitato dedicato e un ampio coinvolgimento dell'organizzazione; la partnership con Plug and Play testimonia ulteriormente il nostro crescente impegno verso l'innovazione, chiave per il futuro del nostro business, e ci permette di aprirci al mondo delle startup ed esplorare nuove opportunità di open innovation," ha commentato Marco Troncone, Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma. "L'introduzione di nuove tecnologie digitali nella gestione dell'aeroporto, infatti, ci consentirà di aumentare la nostra competitività, migliorare

ulteriormente l'esperienza dei nostri passeggeri, ridurre i costi e cogliere nuove opportunità di business, oltre ai significativi vantaggi forniti dalle tecnologie innovative in termini di sicurezza."

La partnership con Plug and Play (PnP) ha come obiettivo principale quello di identificare soluzioni digitali innovative, puntando anche a estendere la partnership ad altri hub europei e internazionali per sviluppare un network basato sulla condivisione di progettualità e idee innovative. In questo contesto, Aeroporti di Roma si pone come stimolatore di open innovation, avvalendosi non soltanto delle partnership internazionali, ma anche delle competenze sviluppate internamente; ADR ha infatti selezionato tra le proprie risorse un gruppo di "innovatori", ai quali ha offerto la possibilità di specializzarsi grazie a un corso executive al Politecnico di Milano, e sta lavorando allo sviluppo di un incubatore all'interno del Terminal, che sarà operativo dall'inizio del 2022.

La scelta della società statunitense Plug and Play Tech Center come partner rispecchia l'approccio di ADR: PnP ha creato la più grande rete di start-up al mondo, che copre oltre 35.000 start-up, con 500 partner aziendali ufficiali – e una crescente attenzione verso il settore dei viaggi.

"Siamo molto orgogliosi di annunciare questa nuova partnership con Aeroporti di Roma," ha dichiarato Benjamin Kloss, Director & Head of Ventures di Plug and Play Austria, a proposito della nuova partnership. "Come uno degli aeroporti più trafficati e importanti d'Europa, che ha vinto il premio ACI Best Airport per tre anni consecutivi, e con una strategia di innovazione incredibilmente ambiziosa e ben progettata, ADR è l'aggiunta perfetta alla nostra piattaforma di viaggio e all'innovazione nell'ecosistema aeroportuale."

Cielo unico europeo: gli eurodeputati pronti ad avviare i negoziati

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – Il mandato negoziale sulla riforma delle regole del Cielo unico europeo, adottato giovedì dalla commissione trasporti e turismo con 39 voti favorevoli, 7 contrari e 2 astensioni, propone modalità per modernizzare la gestione dello spazio aereo europeo al fine di ridurre i ritardi dei voli, ottimizzare le rotte dei voli, ridurre i costi e le emissioni di CO2 nel settore dell'aviazione.

Gli eurodeputati della commissione per i trasporti vogliono ridurre la frammentazione nella gestione dello spazio aereo europeo e ottimizzare le rotte di volo, ovvero avere più voli diretti. Sostengono la razionalizzazione del sistema di gestione dello spazio aereo europeo istituendo autorità nazionali di vigilanza (NSA) indipendenti, responsabili del rilascio di licenze economiche per l'esercizio ai fornitori di servizi di navigazione aerea e agli operatori aeroportuali, nonché l'attuazione di piani di prestazione della gestione dello spazio aereo, che saranno fissati Performance Review Body, che opera sotto gli auspici dell'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione (EASA).

Le norme sull'ampliamento del mandato dell'AESA sono state adottate con 38 voti favorevoli, 7 contrari e 3 astensioni. La commissione ha inoltre votato a favore del

conferimento del mandato per l'avvio dei colloqui interistituzionali con 41 voti favorevoli, 5 contrari e 2 astensioni.

I deputati della commissione per i trasporti e il turismo sottolineano che il Cielo unico europeo dovrebbe seguire il Green Deal e contribuire all'obiettivo della neutralità climatica con una riduzione fino al 10% delle emissioni a impatto climatico

La Commissione adotterà gli obiettivi prestazionali dell'UE in materia di capacità, efficienza dei costi, cambiamento climatico e protezione ambientale per i servizi di navigazione aerea, affermano i deputati. Sugeriscono inoltre che le tariffe applicate agli utenti dello spazio aereo (compagnie aeree o operatori di aerei privati) per la fornitura di servizi di navigazione aerea dovrebbero incoraggiarli a essere più rispettosi dell'ambiente, ad esempio promuovendo tecnologie di propulsione pulite alternative.

Poiché i deputati vogliono una maggiore concorrenza tra i controllori del traffico aereo, suggeriscono che uno o un gruppo di Stati membri dovrebbe scegliere i fornitori di servizi di traffico aereo attraverso una gara d'appalto, a meno che ciò non comporti inefficienza dei costi, perdite operative, climatiche o ambientali, o inferiori condizioni di lavoro. La stessa logica si applicherebbe nella scelta di altri servizi di navigazione aerea, come i servizi di comunicazione, di informazione meteorologica o aeronautica.

Ok dalla Commissione europea a sostegno pubblico per servizi di traghetto in Italia

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – La Commissione europea ha concluso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a partire dal 2009 a Sicilia Regionale Marittima S.p.A. ("Siremar") e a Toscana Regionale Marittima S.p.A. ("Toremar") per la gestione di servizi di traghetto in Italia è conforme alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. Lo stesso vale per la compensazione concessa alle loro acquirenti, rispettivamente Società Navigazione Siciliana ("SNS") dal 2016 e Moby S.p.A ("Moby") dal 2012. La Commissione ha invece giudicato incompatibili con le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato alcune altre misure a favore di Siremar, attualmente in liquidazione, e SNS. L'Italia deve ora recuperare circa 1,9 milioni di € di aiuti illegali, comprensivi degli interessi.

Margrethe Vestager, Vicepresidente esecutiva responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "I servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili contribuiscono allo sviluppo economico e sociale delle isole e sono fondamentali per soddisfare le esigenze di mobilità dei residenti, in particolare di coloro che vivono e lavorano nelle isole minori. Queste decisioni consentono all'Italia di continuare a fornire tali servizi in Sicilia e Toscana su base regolare tutto l'anno, non solo durante l'alta stagione turistica estiva".

A seguito di una serie di denunce, nell'ottobre 2011 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita su diverse misure di sostegno pubblico a favore di società dell'ex Gruppo Tirrenia e delle rispettive acquirenti. La Commissione temeva che tali misure potessero aver conferito alle società un vantaggio concorrenziale sleale rispetto alle loro concorrenti, in violazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

Sulla base della valutazione approfondita che ha effettuato, per le misure riguardanti Siremar e la sua acquirente SNS la Commissione ha concluso quanto segue:

la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 199 milioni di €) concessa a Siremar per la gestione di venti rotte marittime, raggruppate in cinque aree geografiche, dal 1° gennaio 2009 al 1° agosto 2012, è compatibile con la disciplina SIEG del 2011 per sedici rotte e con la decisione SIEG del 2005 per le rimanenti quattro. Tale compensazione rispondeva a un'effettiva esigenza di servizio pubblico garantendo collegamenti regolari durante tutto l'anno. Inoltre l'aiuto concesso non ha comportato una sovracompensazione a favore di Siremar;

la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 668 milioni di €) concessa a SNS per la gestione delle stesse rotte nel periodo compreso tra l'11 aprile 2016 e l'11 aprile 2028 nonché la procedura di gara per la vendita del ramo d'azienda di Siremar a SNS non si configurano come aiuti di Stato poiché sono soddisfatti i criteri stabiliti nella causa C-280/00, Altmark Trans;

la possibilità di utilizzare risorse provenienti da un fondo nazionale per soddisfare il fabbisogno di liquidità di Siremar non si configura come un aiuto di Stato poiché non si tratta di una misura di aiuto supplementare, bensì equivale semplicemente a un trasferimento all'interno dello Stato per finanziare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico; la possibilità di utilizzare per fini di liquidità determinati fondi destinati all'ammodernamento delle navi per soddisfare requisiti di sicurezza non va considerata un aiuto di Stato in quanto Siremar, in ultima analisi, non si è avvalsa di tale possibilità; la proroga illegale di un anno, oltre i sei mesi previsti, dell'aiuto per il salvataggio a favore di Siremar è incompatibile con gli orientamenti del 2004 sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà e deve essere recuperata; le esenzioni da determinate imposte concesse a Siremar e SNS nel contesto del processo di privatizzazione, con conseguente riduzione dei costi che entrambe le imprese avrebbero altrimenti dovuto sostenere, costituiscono aiuti incompatibili con il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e devono essere recuperati dall'Italia. L'importo da recuperare è di circa 1,7 milioni di € da SNS e di 0,2 milioni di € da Siremar (in entrambi i casi la stima comprende gli interessi applicabili al recupero). La Commissione ha inoltre constatato che non vi è alcuna continuità economica tra Siremar e SNS, il che significa che l'obbligo di rimborsare l'importo di 0,2 milioni di EUR non sarà trasferito a SNS.

In una decisione distinta, sulla base della valutazione approfondita che ha effettuato, per le misure riguardanti Toremar e la sua acquirente Moby la Commissione ha inoltre concluso quanto segue:

la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 32 milioni di €) concessa a Toremar per la gestione di cinque rotte marittime dal 1° gennaio 2010 al 1° gennaio 2012 è compatibile con la disciplina SIEG del 2011. Tale compensazione rispondeva a un'effettiva esigenza di servizio pubblico garantendo collegamenti regolari durante tutto l'anno, e l'aiuto concesso non ha comportato una sovracompensazione a favore di Toremar;

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 14 giugno 2021 al 21 giugno 2021

la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 175 milioni di €) concessa a Toremar e a Moby per la gestione di sei rotte nel periodo compreso tra il 2 gennaio 2012 e il 31 dicembre 2023 nonché la procedura di gara per la vendita di Toremar a Moby non si configurano come aiuti di Stato poiché sono soddisfatti i criteri stabiliti nella causa C-280/00, Altmark Trans;

la possibilità di utilizzare risorse provenienti da un fondo nazionale per soddisfare il fabbisogno di liquidità di Toremar non si configura come un aiuto di Stato poiché non si tratta di una misura di aiuto supplementare, bensì equivale semplicemente a un trasferimento all'interno dello Stato per finanziare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico; la possibilità di utilizzare per fini di liquidità determinati fondi destinati all'ammodernamento delle navi per soddisfare requisiti di sicurezza non va considerata un aiuto di Stato in quanto Toremar, in ultima analisi, non si è avvalsa di tale possibilità; alcune esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Toremar non costituiscono aiuti di Stato, in quanto non conferiscono un vantaggio economico né a Toremar né a Moby.

ITALIA**Governo propone 44 opere da sbloccare, per oltre 13 miliardi di euro, da affidare a 13 commissari straordinari**

(FERPRESS) – Roma, 16 GIU – Dopo il decreto pubblicato ad aprile scorso, una seconda lista di 44 opere pubbliche da sbloccare mediante il commissariamento, per un valore di 13,2 miliardi di euro, è stata inviata oggi alle Camere per acquisire il parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti. Per accelerare la realizzazione di questa seconda tranche di opere è prevista la nomina di 13 commissari straordinari.

Lo schema di provvedimento, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in attuazione della cosiddetta legge 'sblocca-cantieri' del 2019, segue la prima lista di 57 opere commissariate ad aprile scorso per un valore di 83 miliardi di euro e per le quali sono già online i rispettivi cronoprogrammi. Se il Parlamento esprimesse parere favorevole, diventerebbero 101 le opere commissariate, per un valore complessivo di 95,9 miliardi di euro, di cui 28,7 miliardi al Nord (30%), 27,2 miliardi al Centro (28%) e 40 miliardi al Sud (42%).

Tenendo conto di criteri condivisi con le Commissioni parlamentari e con diverse istituzioni, nell'istruttoria per l'individuazione delle ulteriori opere da commissariare sono state considerate prioritariamente quelle inserite in documenti di pianificazione strategica, in avanzato stato di progettazione, con un quadro finanziario definito e la cui realizzazione determina significativi impatti positivi dal punto di vista socioeconomico. In questa nuova lista, in particolare, sono previsti 18 interventi sulla rete stradale, 15 infrastrutture ferroviarie, 2 opere di trasporto rapido di massa per migliorare la mobilità urbana a Roma e Catania e 9 per presidi di pubblica sicurezza. Si tratta di opere caratterizzate da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, unito a criticità rilevate nell'iter amministrativo. La maggior parte degli interventi sono di rilevanza locale o regionale, per cui dovranno essere opportunamente acquisite 15 intese con i Presidenti delle regioni interessate. Per quanto riguarda la ripartizione territoriale delle nuove opere proposte al Parlamento, 15 sono al Nord (per 7,1 miliardi di euro), 16 al Centro (2,4 miliardi di euro) e 13 al Sud (3,7 miliardi di euro).

"Con questo secondo elenco presentato al Parlamento manteniamo l'impegno di velocizzare la realizzazione di opere attese da anni e di creare un sistema di verifica sullo stato di attuazione tramite la pubblicazione sul sito del Ministero dei relativi cronoprogrammi e degli stati di avanzamento", ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. "I Commissari, figure di alta professionalità tecnica e amministrativa e già attive in strutture pubbliche, potranno attivare procedure accelerate e semplificate, anche in deroga al codice degli appalti, ma nel rispetto delle regole a tutela dell'ambiente e del

paesaggio. I Commissari potranno contare sul supporto dell'unità di contatto creata presso il Ministero. Parallelamente, con il nuovo decreto sulle semplificazioni – ha aggiunto il Ministro – abbiamo aperto una nuova pagina velocizzando e 'reingegnerizzando' i processi autorizzativi e attuativi per realizzare le opere del Piano nazionale di ripresa e resilienza e non solo. In futuro – ha concluso il Ministro Giovannini – il ricorso ai commissariamenti dovrà essere un evento eccezionale, perché le nuove procedure dovrebbero permettere di realizzare le opere nei tempi previsti".

Le opere stradali proposte per il commissariamento sono finalizzate ad agevolare la connessione con le aree interne del Paese, ad adeguare la viabilità ai mutati fabbisogni di trasporto e ad aumentare la sicurezza delle infrastrutture. Sono previsti, tra gli altri, interventi sulla SS28 Tangenziale di Mondovì, sulla SS64 Porrettana, sulla SS80 Gran Sasso d'Italia, sulla SS372 Telesina, sulla SS268 del Vesuvio, sulla 'Aurelia bis' in Liguria.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, alcune opere da commissariare riguardano anche i luoghi interessati dai Giochi Olimpici invernali 2026 di Milano-Cortina. Viene proposto anche l'adeguamento del tracciato per l'adduzione al tunnel ferroviario transfrontaliero del nuovo collegamento Torino-Lione. Sono infine proposti interventi per i collegamenti con porti e aeroporti e l'elettrificazione di linee ferroviarie al Sud.

Nel settore del trasporto pubblico locale, le opere da commissariare riguardano la metropolitana di Catania con il prolungamento fino all'aeroporto di Fontanarossa, e il potenziamento di linee tranviarie a Roma.

Le 44 opere proposte per il commissariamento per un valore di 13,2 miliardi di euro

Strade

- 6 al Nord (1,6 mld di euro)
- 4 al Centro (0,5 mld di euro)
- 8 al Sud (2,1 mld di euro)

Totale 4,2 mld di euro

Ferrovie

- 8 al Nord (5,4 mld di euro)
- 5 al Centro (1,1 mld di euro)
- 2 al Sud (0,4 mld di euro)

Totale 6,9 mld di euro

Trasporto rapido di massa

- 1 al Centro (0,7 mld di euro)
- 1 al Sud (1,1 mld di euro)

Totale 1,8 mld di euro

Presidi di pubblica sicurezza

- 1 al Nord (0,075 mld di euro)
- 6 al Centro (0,1 mld di euro)
- 2 al Sud (0,01 mld di euro)

Totale 0,2 mld di euro

In sintesi: 15 interventi al Nord (7,1 mld di euro), 16 interventi al Centro (2,4 mld di euro), 13 interventi al Sud (3,7 mld di euro)

Mims: dal 15 giugno aperta la piattaforma per accedere al fondo di 115 mln per progettare opere prioritarie

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – E' disponibile sul sito Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'informativa utile per accedere alle risorse del fondo per la progettazione di opere prioritarie previste nel Decreto ministeriale 215/2021. Dal 15 giugno 2021 e fino al 13 ottobre 2021 Comuni, Città metropolitane e Province interessate possono presentare, attraverso la piattaforma informatica predisposta da Cassa depositi e Prestiti, la proposta di ammissione al finanziamento.

Il provvedimento, firmato dal Ministro Enrico Giovannini il 19 maggio (vd link: <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/dal-mims-115-milioni-per-la-progettazione-di-opere-prioritarie>), attribuisce 115 milioni di euro per finanziare la progettazione di fattibilità di infrastrutture e insediamenti prioritari, la project review di infrastrutture già finanziate nonché la redazione di progetti di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, i piani strategici metropolitani e i progetti pilota relativi alla piattaforma nazionale a supporto delle funzioni dei mobility manager scolastici.

Per quanto riguarda le Autorità Portuali e le Regioni Costiere dotate di Piano Regolatore Portuale, anch'esse beneficiarie dei fondi per la progettazione, sarà emanato uno specifico provvedimento per il riparto delle risorse.

Per accedere alla documentazione:

www.mit.gov.it>temi>infrastrutture>ediliziastatale>progetti

Link : <https://www.mit.gov.it/node/16115>

TPL: sottoscritto accordo per il triennio 2018-21. Agens, Anav, Asstra, equilibrato punto di sintesi tra i vari interessi in campo

(FERPRESS) – Roma, 17 GIU – Nella giornata di ieri tra Agens, Anav, Asstra e Filt-Cigl, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl-Fna è stato sottoscritto un accordo per l'erogazione, a copertura del periodo 1° gennaio 2018-31 dicembre 2020, di una somma una tantum di 680 euro lordi ai lavoratori in forza cui si applica il CCNL autoferrotranvieri.

Nel medesimo accordo le parti hanno inoltre convenuto che dal prossimo 21 giugno 2021 ripartirà il confronto per il rinnovo del CCNL di categoria, che dovrà concludersi entro il successivo 30 novembre 2021, secondo il perimetro di argomenti che sarà concordato nel corso della prima riunione.

Sempre l'accordo prevede che primi argomenti da definire e rendere esigibili entro il 16 luglio 2021 saranno la revisione delle norme contrattuali in tema di retribuzione delle ferie e la definizione di una possibile intesa quadro diretta ad agevolare le transazioni a livello

individuale sul periodo pregresso nonchè un adeguamento dell'art. 38 dell'accordo nazionale 28 novembre 2015 relativo al "Fondo TPL salute".

"La definizione di un accordo per il periodo pregresso con la contestuale condivisione di un chiaro percorso di metodo per il prossimo rinnovo del contratto della categoria costituisce un equilibrato punto di sintesi tra i vari interessi in campo, tenuto anche conto del più ampio contesto storico e politico attuale e il raggiungimento di un importante obiettivo di avanzamento delle relazioni sindacali di settore oltre che un giusto riconoscimento delle aspettative degli oltre 100.000 lavoratori di questo importante settore – così Arrigo Giana, Giuseppe Vinella e Andrea Gibelli, rispettivamente Presidenti di Agens, Anav e Asstra, le Associazioni delle aziende del trasporto pubblico locale e del trasporto commerciale con autobus".

Pnrr: Giovannini, cruciale il ruolo dell'Anac. Solo così si potrà rilanciare il Paese

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – "L'Autorità nazionale anticorruzione riveste un ruolo cruciale nell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, i cui progetti devono essere realizzati e completati nei tempi previsti e mantenendo tutti i presidi di legalità". Lo ha affermato il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini esprimendo "apprezzamento e condivisione" per la relazione annuale dell'Anac illustrata oggi alla Camera dal Presidente Giuseppe Busia.

"Soltanto così il Pnrr potrà contribuire al rilancio del Paese, dopo la crisi causata dalla pandemia, nella direzione di uno sviluppo sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Abbiamo a disposizione risorse ingenti, che sono un'occasione irripetibile per realizzare opere pubbliche, che l'Italia attende da molto tempo, e quindi creare buona occupazione, migliorare la qualità della vita delle persone, aumentare la competitività delle imprese. Il decreto legge sulla governance del Pnrr e le semplificazioni – ha aggiunto il Ministro – risponde a queste esigenze segnalate anche dall'Anac: snellire le procedure, innovare gli appalti, migliorare la qualità delle stazioni appalti, garantire trasparenze e correttezza in ogni fase di realizzazione di un'opera. Il decreto rafforza la banca dati dei contratti pubblici dell'Anac nella quale dovranno confluire anche la banca dati degli operatori economici e, attraverso l'impiego di piattaforme informatiche e interoperabili, tutte le informazioni sulla programmazione delle opere, la scelta del contraente, l'aggiudicazione e l'esecuzione dei lavori. Le stazioni appaltanti dovranno essere dotate di personale qualificato e tecnologia adeguata".

Il Ministro ha infine riferito che "proprio oggi si è svolta la riunione della Consulta sulle politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che ho voluto presso il Ministero, durante la quale i rappresentanti della società civile, delle associazioni ambientaliste, dei sindacati e delle imprese hanno discusso il tema degli appalti e nello specifico le clausole sociali e ambientali da inserire negli appalti pubblici".

Mims: Commissione nazionale per dibattito pubblico approva Raccomandazione su Linee Guida. Giovannini, faciliterà applicazione Pnrr

(FERPRESS) – Roma, 17 GIU – La Commissione nazionale per il dibattito pubblico, istituita con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ha approvato la Raccomandazione sulle Linee Guida che regolamentano questo istituto, introdotto nel nostro ordinamento con il compito di garantire il più ampio coinvolgimento degli enti territoriali e della società civile nei processi decisionali sulle grandi opere che hanno un impatto economico, sociale e ambientale per la collettività.

Al fine di definire come concretamente le comunità territoriali potranno intervenire nelle scelte per la realizzazione delle grandi opere, il documento esplicita i tempi e individua le funzioni che la Commissione dovrà svolgere, sottolinea il ruolo centrale del Coordinatore del dibattito e delle altre figure che, a diverso titolo, sono chiamate ad intervenire nel procedimento.

“La Commissione nazionale per il dibattito pubblico riveste un ruolo cruciale nel promuovere il coinvolgimento dei territori e l’adozione della linee guida contribuisce a rendere operativo un indispensabile strumento di partecipazione democratica” ha affermato il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. “Sono convinto che l’utilizzo del dibattito pubblico agevolerà l’attuazione del Pnrr – ha aggiunto – facendo in modo che le opere, sulle quali siamo chiamati a costruire lo sviluppo futuro del Paese, siano anche il frutto di una più ampia condivisione con cittadini e imprese”.

Il Decreto legge sulla governance del Pnrr e le semplificazioni ha rafforzato lo strumento del dibattito pubblico ampliando la platea delle opere per le quali è esso obbligatorio. A breve sarà avviata la fase attuativa delle disposizioni previste con l’individuazione di un elenco dei coordinatori del dibattito pubblico, la predisposizione di un regolamento per i poteri sostitutivi della Commissione, nonché la comunicazione sulle nuove regole del procedimento abbreviato.

L’obiettivo è far sì che il dibattito pubblico, anche in Italia, possa diventare modello di democrazia partecipativa. A tal fine la Commissione ha stabilito che, da qui ai prossimi mesi, verrà organizzata una serie di appuntamenti sul territorio per mettere in luce l’importanza e l’utilità di questo strumento e per favorire un procedimento di qualità.

Automotive Business Summit: Giovannini, 62 mld del PNRR per ferrovie, nuovi sistemi di trasporto pubblico, elettrificazione porti

(FERPRESS) – Roma, 14 GIU – I 62 miliardi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile “li spenderemo con tre logiche fondamentali: la cura del ferro, uno spostamento forte verso il trasporto non solo di persone ma anche di merci sulle ferrovie cambiando – ed è il secondo punto – i mezzi di locomozione, non solo gli autobus: ci sono oltre 8 miliardi per investimenti nella trasformazione delle flotte, nella creazione di nuovi sistemi di trasporto pubblico locale di massa quindi per esempio metropolitane.

Ma poi abbiamo anche investimenti sui porti, che devono trasformarsi, per esempio verso l'elettrificazione delle banchine, così da consentire alle navi di spegnere i motori quando sono nel porto, e anche la trasformazione dei nostri porti in green ports, cioè strutture in grado di accogliere le nuove navi che saranno con sistemi di propulsione diversa".

Così il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini nel corso del suo intervento all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore su come verranno investiti i fondi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile.

"Tutto questo è, da un lato, orientato proprio alla trasformazione di breve ma anche alla sperimentazione. Noi avremo dei treni, soprattutto nel Sud, in cui esploreremo la trazione a idrogeno. Per le navi, la trasformazione in senso ecologico, in particolare nello stretto di Messina ma anche in altre aree, e anche in questo caso non sappiamo ancora quale sarà la tecnologia prevalente e quindi dobbiamo essere flessibili" conclude il Ministro Giovannini.

"Da un punto di vista tecnologico – spiega il ministro parlando di come come sarà la nuova mobilità – deve essere una mobilità che contribuisca alla riduzione del 55% entro il 2030 delle emissioni. Entro il 2050 deve contribuire alla decarbonizzazione del nostro sistema socioeconomico. Sappiamo come accadrà? Purtroppo ancora no perché sappiamo che ci sono tecnologie disponibili – pensiamo naturalmente alle auto elettriche, ma poi bisogna produrre energia elettrica in modo coerente con gli obiettivi e in modo che le energie rinnovabili coprano l'intero fabbisogno – ma ci sono altri casi in cui non sappiamo ancora quale sarà la tecnologia prevalente. Non possiamo aspettare di viverlo perché saremmo in ritardo rispetto agli altri Paesi europei e del resto del mondo. Per questo dobbiamo – ed è quello che facciamo nel PNRR – procedere non solo a sperimentazioni ma indicare chiaramente la direzione verso cui vogliamo andare per consentire anche a una filiera industriale e di servizi di attrezzarsi".

Una forma di collaborazione duratura e costante tra i Mobility manager e i Fleet manager delle aziende private per agevolare il movimento dei mezzi e dei lavoratori all'interno delle aree urbane "è quello che abbiamo scritto insieme al Ministro Cingolani nel Decreto attuativo di quella norma. Abbiamo previsto l'elaborazione in tempi brevi di alcune linee guida che riguarderanno tra l'altro anche le scuole, perché anche le scuole per una norma di molto tempo fa devono istituire i Mobility Manager.

Grazie al fatto che abbiamo abbassato da 300 addetti a 100 addetti il limite oltre il quale le imprese e le istituzioni pubbliche devono nominare dei Mobility Manager, questo cambiamento – spiega Giovannini – metterà a disposizione delle Autorità locali molti più contatti, molti più soggetti con cui programmare mobilità sostenibile, magari proprio nella direzione di rafforzare le esperienze fatte durante questo dramma della pandemia perché ce lo dicono tante indagini: molte persone, anche adulte, si sono orientate con soddisfazione all'uso per esempio delle biciclette a pedalata assistita e questo cambierà i comportamenti anche una volta finita l'emergenza e, infine, se i Comuni riusciranno in collaborazione con le imprese a gestire meglio i progetti che molte imprese hanno di avere degli spazi di coworking sparsi nelle città e non di concentrare tutti nell'headquarter nella sede centrale.

allora questo aiuterà anche a cambiare in modo permanente il modo di funzionare delle nostre città e dei nostri centri urbani”.

“Le automobili sono e resteranno un strumento di mobilità certamente centrale per molti anni ma ci sono alcuni ma. Ormai la domanda anche da parte degli adulti e delle persone che possiedono le autovetture è una domanda che si sta spostando rapidamente verso mezzi più ecologici, elettrici, ibridi, sistemi nuovi e i produttori stanno facendo un grosso investimento in questa direzione perché questa è la direzione verso cui si andrà.

Dice ancora il ministro parlando del futuro dell’auto.

“Ma sappiamo dall’ultima rilevazione ACI che i giovani hanno in realtà un approccio molto diverso: solo 1 giovane su 8 oggi considera l’automobile come l’abbiamo considerata noi della nostra generazione, cioè un elemento centrale dell’affrancarsi dalla famiglia per muoversi e così via. Questo è un elemento culturale molto rilevante che non è solo dovuto alla pandemia e quindi alla sperimentazione della mobilità dolce – le biciclette e biciclette a pedalata assistita, i monopattini e così via – ma è un cambiamento che è in linea con la sensibilità ecologica delle giovani generazioni, che è molto più forte di quella delle più anziane. Quindi non sappiamo ancora quanto veloce sarà questo switch ed è per questo che insieme ad altri spostamenti – pensiamo a quello che le imprese contano di fare con l’uso dello Smart working in prospettiva – abbiamo scelto di incentivare e di spingere le imprese e le istituzioni pubbliche, soprattutto nei grandi Comuni, a creare la figura del Mobility Manager, perché i cambiamenti nell’assetto organizzativo del lavoro della nostra società avranno riflessi sulla mobilità e quindi i Mobility Manager dei Comuni avranno a questo punto molti più soggetti delle imprese e delle istituzioni con cui dialogare magari per spalmare nel corso della settimana l’uso dello Smart Working e così abbassare la pressione sui nostri sistemi esistenti di traffico”.

“Le imprese che producono automobili stanno spostandosi molto rapidamente verso l’elettrico pieno o ibrido. Ma sappiamo anche che bisogna costruire le infrastrutture e che c’è una differenza di costo. Dunque alcune stanno invece spingendo verso l’abbassamento dell’impatto ecologico delle vetture a motore tradizionale e qui l’Europa sta andando verso una direzione di forzare in ogni caso la produzione di autovetture in modo più ecologico. Sappiamo che diversi Paesi – la Spagna, la Francia e molti altri paesi europei – hanno definito una data limite 2030 – 2035 – 2040 per i Paesi più grandi dopo la quale non sarà più possibile commercializzare mezzi a combustione interna anche se parziale”.

Così il Ministro risponde ad una domanda sull’evoluzione dell’auto verso modelli elettrici, a idrogeno o diesel evoluto.

“L’Italia non ha ancora preso una decisione di questo tipo ed è una discussione che stiamo facendo proprio con il Ministro Cingolani, visto che il Ministero della Transizione Ecologica deve preparare il nuovo Piano Nazionale Integrato Energia e Clima – prosegue il Ministro Giovannini -. Questo è un tema in qualche modo ineludibile, non per punire qualcuno ma per dare un indirizzo chiaro anche al settore privato. Qui stiamo parlando di autovetture private ma sappiamo che questa è solo una parte della storia perché poi ci sono i veicoli commerciali. Ci sono i grandi veicoli per l’autotrasporto. Le tecnologie sono diverse in

questo caso. Quello che sappiamo è che c'è un grande investimento non solo in Italia, ma anche in Europa e in tutto il mondo, perché la direzione è chiara: dobbiamo andare verso un modo diverso di muoversi molto meno impattante e tendenzialmente senza impatti diretti. Entro il 2030 l'Italia deve abbattere in modo molto consistente le emissioni questo lo sappiamo già perché è l'accordo che è stato raggiunto a livello europeo".

La filiera auto italiana deve "essere sulla frontiera ed essere decisa nel cambiamento. Molte delle nostre imprese producono per produttori internazionali e quindi hanno svolto e svolgono e svolgeranno un ruolo centrale nella transizione ma lo potranno fare se saranno sulla frontiera dei materiali, dell'innovazione digitale e dell'innovazione energetica".

Risponde così il Ministro alla domanda sulle strategie che la filiera auto italiana deve implementare per fronteggiare l'evoluzione tecnologica. "Il nostro sistema manifatturiero ha mostrato anche in questa crisi un livello di resilienza elevato ma concentrato nelle imprese che avevano già scelto la sostenibilità prima della crisi, che investono in innovazione, che investono in capitale umano, che investono in progetti di Open Innovation e di collaborazione con il mondo della ricerca per essere non solo in linea con la domanda attuale ma con quella che ci sarà tra 5-10 anni – prosegue il Ministro Giovannini -. Alcuni produttori internazionali hanno fatto scelte anche molto radicali in questa direzione. Il sistema Italia deve essere in grado di tenere il passo. I grandi investimenti che faremo con il Recovery Plan vanno nella direzione del rinnovo delle flotte di autobus, pullman eccetera in senso ecologico: ecco qui rischiamo di stimolare la domanda di importazioni come nel passato è successo per i pannelli fotovoltaici. Quindi la mia raccomandazione è di prendere coscienza che l'ampiezza dei fondi che il governo sta mettendo su questi temi è così significativa e ampia che vale la pena creare filiere nazionali perché ci sarà domanda consistente e crescente nei prossimi anni".

"Fin dal 2009 quando ero all'Ocse ho acquisito la consapevolezza che proprio tra il 2020 e il 2030 – lo stimammo per tutti i paesi OCSE industrializzati – i paesi che hanno costruito le loro infrastrutture nel secondo dopoguerra o negli anni successivi avrebbero dovuto fronteggiare un fortissimo investimento nella manutenzione di quelle infrastrutture. E che dobbiamo assicurare l'investimento in sicurezza lo vediamo ogni giorno con tutti i disagi che questo provoca anche sul traffico, lo abbiamo visto con i drammi che hanno segnato questo paese. Come Ministero abbiamo deciso con il Decreto che riguarda proprio il PNRR di rafforzare il compito della ANSFISA, l'agenzia che si occupa di questi temi e che di fatto è partita con grande lentezza con alcune incertezze. I compiti diretti della Ansfisa sono di effettuare ispezioni e non soltanto scrivere le regole. Ho voluto un cambio alla direzione della Ansfisa: c'è l'ingegner De Bartolomeo che viene da un'esperienza molto qualificata nei Vigili del Fuoco, con una mentalità quindi di essere sul territorio per accompagnare ma anche per verificare come le normative vengano attuate. Ma è un impegno di tutti i concessionari, di tutti i gestori, e del paese nel suo complesso. Io credo che nei prossimi anni dobbiamo dedicare risorse molto consistenti per assicurare che le infrastrutture esistenti restino in efficienza. Ma sarà una manutenzione non conservativa ma evolutiva e rivoluzionaria, perché nel frattempo la manutenzione deve tener conto dei nuovi criteri, per

esempio sugli asfalti e altri materiali, per la sostenibilità ambientale e poi la digitalizzazione che è una grande opportunità ma anche un dovere per riuscire a fare la cosiddetta manutenzione predittiva quindi anticipare i problemi, non inseguirli. Nel PNRR ci sono investimenti molto rilevanti in questa direzione di trasformazione delle nostre autostrade". Così il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, intervenuto all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore.

"Il trasporto pubblico locale si chiama così perché è responsabilità delle Regioni e degli Enti locali. Il dramma del Covid ha mostrato i limiti di una serie di luoghi in Italia nell'adattare rapidamente l'offerta alle condizioni restrittive che, purtroppo, sono state imposte perché l'offerta è rigida. Nella fase di unlocking, cioè di uscita, abbiamo fatto una scelta sì di supporto anche finanziario consistente per assicurare da settembre in poi i trasporti sicuri ma anche di cambiamento nella direzione che dicevo prima con il Decreto di attuazione dell'istituzione del Mobility Manager, ma anche mettendo dei fondi ad esempio per incentivare l'uso dei mezzi pubblici alle persone oltre i 65 anni al di fuori degli orari di punta. Quello che voglio dire è che chi gestisce oggi il trasporto pubblico locale ha la possibilità non solo di adeguare l'offerta alla domanda ma di orientare in qualche modo la domanda. E questo è un cambiamento di mentalità che io vedo che in vari Comuni già sta avvenendo". Così il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, intervenuto all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore, sul tema dell'evoluzione del trasporto pubblico locale.

[/dc]

ANFIA: bene primo quadrimestre mercato autocarri e veicoli trainati. Positivo anche il mercato autobus

(FERPRESS) – Torino, 16 GIU – A maggio 2021, il mercato degli autocarri e dei veicoli trainati prosegue il trend positivo del primo quadrimestre, con rialzi a doppia cifra sia per gli autocarri che per i veicoli trainati, dovuti principalmente al confronto con un maggio 2020 ancora in pesante flessione per via dell'emergenza Covid-19.

Analizzando nel dettaglio il mercato di maggio 2021, nel mese sono stati rilasciati 2.227 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+65,9% rispetto a maggio 2020) e 1.242 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+32,8%), suddivisi in 123 rimorchi (+39,8%) e 1.119 semirimorchi (+32,1%). Nei primi cinque mesi del 2021 si contano 11.363 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 49,1% in più rispetto ai primi cinque mesi del 2020, e 6.562 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+49,2% rispetto a gennaio- maggio 2020), così ripartiti: 608 rimorchi (+64,3%) e 5.954 semirimorchi (+47,8%).

Per gli autocarri, a gennaio-maggio 2021 tutte le aree geografiche italiane registrano nuovamente incrementi di mercato a doppia cifra: +59,4% il Nord Est, +55,7% il Nord-Ovest, +47,1% l'area del Sud e Isole e +28,3% 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, +58,3% nei primi cinque mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020, seguiti dagli autocarri sopra le 16 tonnellate (+52,6%) che, con 9.577 unità vendute a gennaio-maggio 2021, rappresentano la classe di peso più importante in termini di volumi, e da quelli sopra le 6 e sotto le 8 tonnellate (+47,5%). In crescita a doppia cifra anche le rimanenti classi, ad eccezione degli autocarri superiori a 8 tonnellate e fino a 11,5, che contengono l'incremento a +5,8%. Gli autocarri rigidi risultano in aumento del 43% nei primi cinque mesi dell'anno corrente, mentre i trattori stradali chiudono il cumulo a +55,3%. Sia i veicoli da cantiere che i veicoli stradali si confermano in rialzo a doppia cifra a gennaio-maggio 2021, rispettivamente a +65,2% e +47,8%.

Guardando al mix delle alimentazioni, nei primi cinque mesi dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 7,3% (era 5,8% a gennaio-maggio 2020), per un totale di 824 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena lo 0,2% del totale (era 0,3% a gennaio-maggio 2020).

Anche per i veicoli trainati, nei primi cinque mesi del 2021 si registra una crescita a doppia cifra in tutte le aree geografiche: +68,6% nel Nord-Est, +59,4% per le regioni del Centro, +46,5% nell'area Sud e isole, +28,5% nel Nord-Ovest. Le marche estere totalizzano 3.086 libretti di circolazione nel progressivo da inizio anno (+56,3%), mentre le marche nazionali, con 2.756 libretti, crescono del 40,3%.

Per un'effettiva ripartenza del mercato, in ottica green e a favore dell'incremento degli standard di sicurezza, rimane fondamentale il contributo delle politiche di sostegno al rinnovo delle flotte, a partire dal Decreto investimenti autotrasporto 2020/2021, la cui seconda finestra di incentivazione si è aperta all'incirca un mese fa, lo scorso 14 maggio, e si chiuderà il 14 agosto.

In base ai contatori pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ad eccezione del plafond per le casse mobili, le risorse si sono esaurite in pochi giorni ed i contributi "prenotati" vanno oltre le disponibilità.

L'immissione sul mercato di mezzi di ultima generazione e ad alimentazione alternativa è indispensabile per rispettare i target di riduzione della CO₂ emessa imposti dall'UE. A questo proposito, la Commissione europea ha recentemente pubblicato la decisione di esecuzione con cui vengono fissati i valori di riferimento in base ai quali le aziende europee che producono veicoli pesanti dovranno calcolare la riduzione dei livelli di emissione secondo quanto previsto dal regolamento UE/2019/1242. La decisione riguarda specifici Costruttori e stabilisce, per il periodo di riferimento 2019 e per ciascun Costruttore, le emissioni specifiche medie di CO₂, il fattore per zero-basse emissioni, la traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ e i crediti di emissione. Ricordiamo che, secondo il regolamento UE/2019/1242, le emissioni medie di CO₂ della flotta dei nuovi veicoli industriali venduti dovranno essere ridotte del 15% entro il 2025 e del 30% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2019.

“Il comparto degli autocarri e dei veicoli trainati registra un mese di maggio positivo, in continuità con il trend del primo quadrimestre. Una crescita importante rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ancora segnato fortemente dalle conseguenze del Covid-19 – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Infine, un contributo importante, in particolare per quanto riguarda i carburanti alternativi, è attribuibile al sostegno alla domanda proveniente dal Fondo Investimenti per l’Autotrasporto, che ci auguriamo venga rinnovato e riattivato entro la fine dell’anno”.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg nel mese registra 289 nuove unità, con un incremento del 189% rispetto a maggio 2020. Nel quinto mese del 2021, tutti i comparti registrano una variazione positiva con incrementi a tripla cifra, ad eccezione dei minibus che crescono a doppia cifra (+40%): autobus adibiti al TPL +203,8%, autobus e midibus turistici +453,8% e scuolabus +100%. Nei primi cinque mesi del 2021, i libretti di autobus rilasciati sono 1.447 (+4,3%, rispetto a gennaio-maggio 2020). Calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-15,8%) e i minibus (-35,8%), mentre chiudono positivamente il cumulo 2021 gli autobus adibiti al TPL (+17,2%; pur con una flessione del 12,8% per gli interurbani) e gli scuolabus (+58,2%).

“Maggio fa segnare un miglioramento del comparto TPL in gran parte derivante dal ‘saldo’ delle gare pregresse – commenta Giovanni De Filippis, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. Preoccupa il comparto Turismo che ancora soffre maggiormente della mancata attuazione dei dispositivi previsti per i nuovi investimenti. Soltanto la piena operatività delle azioni di sostegno consentirà una ripresa stabile.”

Secondo l’alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 4,4% nei primi cinque mesi del 2021 (contro l’8,3% di gennaio-maggio 2020), mentre gli elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 9,9% (3% a gennaio-maggio 2020). A livello territoriale, infine, la flessione più significativa per il mercato degli autobus dei primi cinque mesi del 2021 si registra nelle regioni del Nord-Ovest (-40,2%), seguita dal calo delle regioni del Nord-Est (-38,9%). Mantengono, invece, un trend positivo le regioni del Centro (+41,3%) e l’area del Sud e isole (+52%).

Istat: tornano a crescere nei capoluoghi domanda/offerta TPL ma con forti squilibri territoriali. Ciclovie insufficienti in molte città

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – L’Istat propone una panoramica degli indicatori dell’ambiente urbano, utile come benchmark per la futura valutazione dei programmi di ripresa post crisi (Green deal europeo e Piano nazionale di ripresa e resilienza, PNRR) e focalizzata su alcuni temi dell’8th Environment Action Programme dell’Unione europea. I dati sono riferiti ai 109 comuni capoluogo di provincia o città metropolitane.

I temi analizzati sono i seguenti: trasporto pubblico locale (sviluppo delle infrastrutture su ferro, veicoli a basse emissioni, tendenze della domanda e dell’offerta), mobilità sostenibile

(car e bike sharing, piste ciclabili), transizione ecologica (investimento nelle fonti rinnovabili, riqualificazione energetica degli edifici, verde urbano, contenimento del consumo di suolo), economia circolare (acquisti verdi; corretto conferimento e riciclo dei rifiuti urbani), transizione digitale (informatizzazione dei servizi alla cittadinanza e alle imprese), trasparenza e partecipazione (rendicontazione sociale e ambientale, pratiche di progettazione partecipata). A essi si aggiungono alcuni indicatori sulle condizioni dell'ambiente urbano, riferiti all'inquinamento atmosferico e acustico e all'efficienza dei servizi idrici.

Nel 2019, quasi tutti i principali indicatori dei capoluoghi mostrano un ampio divario territoriale polarizzato lungo l'asse Nord-Sud, con le città del Mezzogiorno in posizione di svantaggio (con la sola eccezione della produzione fotovoltaica). I capoluoghi metropolitani dispongono di un'offerta più ampia e diversificata di servizi di mobilità e sono più avanti nella digitalizzazione dei servizi, ma hanno minore disponibilità pro capite di aree verdi accessibili e sono in ritardo nella gestione dei rifiuti.

Progressi limitati sulle infrastrutture del Tpl, troppi bus obsoleti in servizio

Il Trasporto pubblico locale (Tpl) presenta due principali criticità: la carenza di infrastrutture per il trasporto rapido di massa e l'obsolescenza del parco circolante. Nonostante i progressi degli ultimi anni in diversi comuni capoluogo, la rete su ferro del Tpl è ancora poco sviluppata e circoscritta a poche città: il filobus viaggia in 13 comuni su 268,5 km di linee (+17,4% dal 2015), il tram in 11 città su 369,2 km (+2,7%), la metropolitana in sette città su 191,2 km (+2,2%). Soltanto Milano e Torino, inoltre, hanno reti tranviarie molto estese in rapporto all'area urbanizzata (122 e 65 km per 100 km², contro i 16 di media delle altre città servite). Tra i capoluoghi metropolitani, le densità di rete più elevate si rilevano a Milano e Napoli per la metropolitana (49 e 18 km per 100 km²), a Cagliari e Bologna per il filobus (74 e 57 km per 100 km²).

Poiché gli autobus forniscono la maggior parte dell'offerta (il 55,3% dei posti-km, ma oltre il 90% fuori dalle città metropolitane), il rinnovamento del parco circolante è un altro fattore cruciale per la sostenibilità del Tpl e la qualità del servizio. Soltanto il 32% degli autobus in servizio è conforme allo standard Euro 6 (vigente dal 31/12/2012) mentre il 34,8% è in classe Euro 4 o inferiore (41,6% nel Mezzogiorno) e pertanto è stato immatricolato prima del 2008 (Figura 1). I bus a basse emissioni (fra cui ibridi e bi-fuel, non tutti Euro 6) sono il 28,1% del totale (+4,6 punti dal 2015). Tra questi prevalgono i veicoli a gas (24,7%, contro 3,4% di elettrici/ibridi). Fra i capoluoghi metropolitani, la quota di autobus a basse emissioni tocca il 53,4% a Bari, il 62,1% a Catania e il 69,2% a Bologna.

Tornano a crescere domanda e offerta di Tpl con forti squilibri territoriali

L'offerta di Tpl nei comuni capoluogo è in lieve aumento, con 4.624 posti-km per abitante (+1,7% sul 2018, dopo due anni consecutivi di calo), ma resta lontana dai livelli raggiunti prima della crisi del 2009 (-7,3% sul 2008). Nella composizione dell'offerta prevale il trasporto su gomma (autobus e filobus, 57,1%), ma metropolitana e tram guadagnano terreno grazie allo sviluppo dell'infrastruttura (41,1%, +5,2 punti dal 2014).

Nei capoluoghi metropolitani l'offerta sale a 6.721 posti-km per abitante e la quota di tram e metropolitana supera il 50%. Negli altri capoluoghi, l'offerta è di 2.277 posti-km per abitante e viaggia per più del 95% su gomma. Livello e composizione dell'offerta variano sensibilmente anche fra le ripartizioni: nel Nord la media è di 6.199 posti-km per abitante: quasi il 25% in più del Centro (5.004) e più del triplo del Mezzogiorno (1.946). Nelle città del Nord, inoltre, il mix dell'offerta è più bilanciato (53% su gomma, 47% altre modalità), mentre nel Mezzogiorno il trasporto su gomma prevale più largamente (83,2%). Anche la domanda di trasporto pubblico è in aumento (+3,2% sul 2018), ma la crescita si concentra nelle città del Nord (+5,8%), mentre in quelle del Centro resta stabile e in quelle del Mezzogiorno si registra un calo del 2,6%. Le differenze territoriali sono, in questo caso, ancora più marcate: 263 passeggeri per abitante nel Nord, 220 nel Centro e appena 60 nel Mezzogiorno, a fronte di una media Italia di 192.

Si rafforza l'offerta di mobilità condivisa

Negli ultimi anni, i servizi di mobilità condivisa hanno integrato l'offerta di Tpl offrendo un ventaglio di nuove alternative all'uso o al possesso del mezzo privato per gli spostamenti in città. Il car sharing è presente in 37 comuni capoluogo (29 nel Centro-Nord, otto nel Mezzogiorno) con oltre 8.200 veicoli (+92,9% dal 2014). Fino al 2012 il servizio era disponibile soltanto nella modalità a postazione fissa, tuttora la più diffusa in termini di città servite (28). Tuttavia, quasi il 90% dei veicoli è fornito dai servizi a flusso libero, presenti in 16 città capoluogo con flotte più numerose e una platea di utenti più ampia.

Ancora poco diffuso il car sharing elettrico

Nonostante l'orientamento alla sostenibilità, i servizi di car sharing impiegano soltanto il 26,2% di veicoli a basse emissioni (valore, peraltro, sostanzialmente stabile dal 2016). Si rilevano, tuttavia, differenze importanti fra le due modalità di servizio (la quota dei veicoli a basse emissioni è del 40,4% nei servizi a postazione fissa e del 24,1% in quelli a flusso libero) e fra città grandi e piccole (24,5% nei capoluoghi metropolitani, 66% negli altri capoluoghi). Tra i capoluoghi metropolitani, Milano ha l'offerta di car sharing più ampia (23 veicoli ogni 10mila abitanti), seguita da Firenze (14) e Torino (11). Le flotte più "green", tuttavia, sono quelle di Venezia e Bologna, meno numerose ma composte interamente da veicoli a basse emissioni. È ancora limitata la diffusione dello scooter sharing, presente in sole cinque città con una flotta di circa 4.700 motocicli (tre ogni 10mila abitanti).

Bike sharing e piste ciclabili in crescita, ma il Mezzogiorno resta indietro

I capoluoghi con servizi di bike sharing sono 53 (45 nel Centro-Nord, otto nel Mezzogiorno). Il numero è in calo dal 2015, ma l'offerta pro capite è più che triplicata: da sei a 19 biciclette ogni 10mila abitanti (29 nei capoluoghi metropolitani). Il balzo in avanti e la concentrazione dell'offerta nelle grandi città si devono soprattutto all'ingresso in Italia (dal 2017) dei servizi a flusso libero, che richiedono l'impiego di flotte molto numerose. L'offerta è più alta nelle città del Nord (32 biciclette ogni 10mila abitanti, contro 17 del Centro e 2 del Mezzogiorno). Fra i capoluoghi metropolitani i valori più alti si rilevano a Firenze e Milano (109 e 96 biciclette ogni 10mila abitanti), seguite da

Bologna (68) e Torino (35). L'estensione complessiva delle piste ciclabili supera i 4.700 km (+15,5% dal 2015). Reti più o meno estese si trovano in tutti i capoluoghi metropolitani e in oltre il 90% degli altri capoluoghi, con una densità media di 24,2 km per 100 km² di superficie territoriale (34 nei capoluoghi metropolitani). La densità è molto maggiore nelle città del Nord (57,9 km per 100 km², contro 15,7 del Centro e 5,4 del Mezzogiorno), ma le ciclovie sono in forte crescita nel Mezzogiorno (+30,6% dal 2015). Tra i capoluoghi metropolitani, Torino e Milano presentano i valori più elevati (166,1 e 123,3 km per 100 km²), seguiti da Bologna e Firenze con poco meno di 100. Per contro, se le città del tutto prive di piste ciclabili sono poche, ben 29 (tra cui Reggio di Calabria, Messina e Catania) dispongono di una rete molto ridotta (meno di 10 km). L'infrastruttura ciclabile resta dunque carente in molte città e particolarmente nel Mezzogiorno.

Webuild: primo breakthrough nella Galleria di Valico del Terzo Valico dei Giovi, la più lunga in Italia

(FERPRESS) – Genova, 18 GIU – Nuova milestone nei cantieri del Terzo Valico realizzato da Webuild e commissionato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), con il primo breakthrough nella Galleria di Valico, che sarà la più lunga d'Italia con i suoi 27 km. Con le ultime operazioni il tracciato ferroviario nel cantiere di Fegino, situato nel Comune di Genova, raggiunge i 6 km continui e gli scavi complessivi dell'opera arrivano al 67% del totale.

Il cantiere di Fegino rappresenta uno snodo importante per l'opera perché da qui si accede all'interconnessione con il porto di Voltri e la linea del Terzo Valico si unisce alle attività del Nodo di Genova, opera che, grazie ad una stretta collaborazione tra Rete Ferroviaria Italiana e Webuild, è potuta ripartire. L'interconnessione è un intreccio complesso di gallerie, quasi completamente ultimate dal punto di vista dello scavo, lunghe circa 8 km che permetterà alle merci che arrivano dal Porto di inserirsi sulla nuova linea ferroviaria.

Con il breakthrough il binario dispari ha unito due cantieri: quello di Fegino che parte dal primo camerone situato all'imbocco Sud della Galleria di Valico, con i lavori partiti dalla finestra di Polcevera, cantiere sempre situato nel comune di Genova.

L'opera, parte del Progetto Unico con l'annessione del Nodo di Genova, coinvolge una filiera italiana altamente specializzata e che dà lavoro, nel complesso, a circa 5mila persone. Con il Terzo Valico Genova diventerà un nuovo hub internazionale, collegandola all'Europa e a Milano con un modello di linea metro interurbana e rappresenta un ulteriore passo avanti nella direzione della mobilità sostenibile che l'Italia sta perseguendo con sempre maggiore determinazione, anche attraverso le risorse del PNRR, i cui investimenti avranno un impatto significativo sull'ammodernamento delle reti infrastrutturali, sull'occupazione e sulla crescita dell'intera filiera produttiva del settore.

In Italia, dopo aver completato molte linee ferroviarie ad alta velocità, da Roma a Milano e da Milano a Torino, Webuild sta attualmente realizzando 18 progetti infrastrutturali che stanno riscrivendo il futuro dell'Italia, in cui è stata coinvolta una filiera di 7mila imprese italiane: dalla Strada Statale Jonica, la linea ferroviaria alta velocità/capacità Verona-Padova, la Metro C di Roma e la metro di Napoli. Il Gruppo è inoltre al lavoro su opere che puntano al miglioramento dei collegamenti europei nell'ambito dell'iniziativa europea TEN-T, come la Galleria di Base del Brennero che attraverserà le Alpi e che sarà il tunnel ferroviario più lungo al mondo con i suoi 64 km, l'alta velocità/capacità ferroviaria tra Napoli e Bari, e quella tra Genova e Milano, con il tunnel ferroviario sotterraneo più lungo d'Italia. Il Gruppo ha inoltre recentemente firmato un megacontratto del valore di 16 miliardi di dollari per realizzare la ferrovia ad alta velocità tra Dallas e Houston, in Texas, un progetto rivoluzionario per la mobilità sostenibile negli Stati Uniti.

Roma Smart City 2030, al via in Campidoglio tavoli tematici con imprese. Obiettivo Expo

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – Hanno preso il via in Campidoglio i tavoli tematici con le imprese nell'ambito di Roma Smart City 2030. Approvato il piano a marzo, e dopo l'incontro del 25 maggio scorso all'Auditorium – in cui la sindaca Virginia Raggi ha accolto i vertici di alcune delle più importanti aziende italiane, alla presenza del ministro degli Esteri Luigi Di Maio – ieri si sono ritrovati in Sala della Protomoteca numerosi manager di quelle stesse imprese, per proseguire il confronto sulla visione della città e sui progetti di sviluppo nei prossimi dieci anni, avendo come obiettivo l'Expo 2030.

“Sono contenta che tante aziende e organizzazioni di categoria abbiano aderito e intendano proseguire con noi questo percorso. Vogliamo puntare su rigenerazione urbana, inclusione sociale e innovazione, per creare lavoro e ricchezza. Vogliamo farlo ragionando insieme alle forze produttive della città, con un orizzonte lungo: la possibilità di coniugare Recovery Plan, Giubileo 2025 ed Expo 2030 rappresenta un'occasione irripetibile per cambiare Roma nei prossimi 10 anni, per dare un futuro a imprese e lavoratori, per far ripartire l'Italia”, dichiara la sindaca Virginia Raggi.

L'incontro, coordinato dal consigliere della Sindaca per gli investitori nazionali ed internazionali, Giuseppe Scognamiglio, ha affrontato i temi della città orizzontale, quindi sostenibile e inclusiva, della trasformazione urbana, della smart mobility e della transizione ecologica, approfondendo contenuti che saranno al centro della candidatura per Expo 2030.

REGIONE LAZIO

Lazio: Zingaretti, bene altri 10 grandi cantieri per un valore di circa 1 mld e mezzo

(FERPRESS) – Roma, 16 GIU – “Sono molto soddisfatto per le nuove scelte del Ministro Giovannini sull’obiettivo cantieri veloci: altri 10 interventi per un valore di circa un miliardo e mezzo sul territorio del Lazio che si aggiungono ai precedenti 8 previsti nei mesi scorsi. Possiamo dire con orgoglio che raccogliamo i frutti di quanto seminato in questi anni di buon governo della Regione Lazio”.

Così il Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti

In particolare, gli interventi riguarderanno il Nodo interscambio del Pigneto; il raddoppio della linea Lunghezza-Guidonia; il quadruplicamento della Ciampino-Capannelle; il raddoppio della Cesano-Bracciano. Di particolare rilevanza lo sblocco degli interventi sulla rete tranviaria di Roma, dove sono previsti anche una serie di cantieri per potenziare presidi di sicurezza.

“Nella proposta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili sulle opere da realizzare in via prioritaria con la nomina di Commissari – continua Zingaretti – sono previsti interventi strategici che ci aiuteranno a rendere più vivibile, sostenibile e competitivo il nostro territorio. In particolare, c’è un forte investimento sulla mobilità su ferro, in piena sintonia con il piano programmatico sviluppato dalla Regione Lazio. Ora mi auguro quindi massima velocità nell’approvazione della proposta da parte del Parlamento. Per dare una spinta decisiva al lavoro e all’economia bisogna aprire i cantieri prima possibile”.

Lazio: al via la consultazione pubblica per il subentro di Cotral e Astral ad Atac in gestione ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – Al via la consultazione pubblica per il subentro di Cotral SpA e di Astral SpA ad Atac SpA nella gestione delle ferrovie ex concesse Roma – Lido di Ostia e Roma – Viterbo che è stato fissato al 1° luglio.

La consultazione pubblica è stata preceduta dalla definizione del ricollocamento del personale che sarà trasferito alle due aziende regionali. Si tratta di oltre 600 lavoratori tra tecnici e amministrativi.

La Regione Lazio ha posto quale tema prioritario che l’operazione di subentro avvenisse assicurando il livello massimo di salvaguardia degli attuali livelli occupazionali e fissando un orizzonte di medio periodo con l’obiettivo di efficientare il servizio e renderlo più economico. Queste le fasi della Procedura di consultazione:

- Pubblicazione sul sito istituzionale dell’amministrazione del “documento di consultazione”
- Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi: le osservazioni dovranno essere trasmesse via pec all’indirizzo infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it entro e non oltre il giorno 28 giugno 2021. L’amministrazione si riserva di richiedere eventuali chiarimenti in merito alle osservazioni proposte

- Redazione ed approvazione della Relazione di Affidamento, comprendente la descrizione delle modalità di svolgimento e degli esiti della procedura di consultazione nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali

- Pubblicazione sul sito istituzionale della regione Lazio della Relazione di Affidamento

La Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.154/2019, relativa all'affidamento in HOUSE PROVIDING dei servizi di trasporto ferroviario relativi alle ferrovie "EX CONCESSE" Roma-Lido e Roma-Viterbo i cui esiti saranno contenuti nella Relazione di Affidamento (RdA) prevista dalla medesima Delibera.

Con deliberazioni di Giunta regionale 16 luglio 2019, n. 479 e 1° ottobre 2019, n. 689, sono stati adottati indirizzi per procedere all'affidamento in house alle società COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A. rispettivamente dei servizi di trasporto pubblico e di gestione delle infrastrutture sulle ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Viterbo, previo accertamento della compatibilità e sostenibilità economico-finanziaria dell'operazione.

Lazio: Di Berardino, al via avviso pubblico per disoccupati per ottenere la qualifica di autotrasportatore

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – “Al via l'avviso pubblico dedicato ai disoccupati del Lazio per aiutarli a ottenere la qualifica di autotrasportatore. In particolare prevediamo l'erogazione di voucher per la partecipazione a corsi professionali che prevedono il rilascio delle attestazioni di Carta di Qualificazione del Conducente Merci (CQCM) e Patentino ADR per il trasporto di merci pericolose.

Così in una nota Claudio Di Berardino, assessore al Lavoro, Formazione e Scuola della Regione Lazio.

La scelta nasce da una duplice esigenza: da una parte – spiega l'assessore – aiutare i disoccupati a reinserirsi nel mondo del lavoro, contribuendo anche a innalzare le loro competenze e le qualifiche professionali, dall'altra rispondiamo a un fabbisogno espresso dagli operatori del settore che hanno manifestato l'esigenza di rafforzare il personale da destinare alle attività di trasporto. Un'esigenza maturata in fase Covid e che si è ulteriormente consolidata su tutto il territorio regionale. Questo bando è una delle tante risposte che stiamo dando alla crisi innescata dalla pandemia. Oltre a questo avviso sono in fase di pubblicazione, nei prossimi giorni, altre misure dedicate alle categorie più fragili sul mercato del lavoro e orientate al sostegno dell'occupazione e al potenziamento dell'occupabilità con programmi di formazione professionale.

In particolare, i destinatari dovranno preventivamente rilasciare una dichiarazione di disoccupazione e inviare la domanda esclusivamente in modalità telematica secondo le indicazioni dell'avviso http://www.regione.lazio.it/rl_formazione/”.

Interporto Centro Italia Orte spa: approvato bilancio 2020 e nominato CdA, Cardo confermato presidente e AD

(FERPRESS) – Orte, 16 GIU – Si è tenuta ad Orte, l'assemblea ordinaria dei soci azionisti della Interporto Centro Italia Orte SpA. All'ordine del giorno l'approvazione del bilancio esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e il rinnovo delle cariche sociali per il triennio 2021-2023. Altissima la partecipazione con azioni depositate oltre il 90 per cento del capitale sociale; la struttura proprietaria della società Interporto Centro Italia S.p.A. è suddivisa tra 10 soci, tra cui la Società Imprenditori Ortani s.r.l. con il 53,87%, la Soc. Finapi S.r.l. con il 28,69% e altri soci.

Tra questi vi sono soci istituzionali, quali il Comune di Orte con il 7,05%, la Provincia di Viterbo (6.04) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e soci privati, come la soc. Mercitalia Rail S.r.l. (Gruppo Ferrovie dello Stato SpA) e la Soc. ENGIE Servizi SpA (cofely).

La società Interporto Centro Italia S.p.A. a norma dell'art. 2359 del codice civile, comma 1, è soggetta all'attività di coordinamento, direzione e controllo da parte della Società Imprenditori Ortani s.r.l. – SIO S.r.l..

Approvato il bilancio 2020 dopo l'illustrazione del presidente e Amministratore Delegato Lorenzo Cardo.

Approvazione favorevole dell'assemblea dunque, da parte dei soci che hanno riconosciuto il lavoro svolto e apprezzato una gestione che ha portato a chiudere l'esercizio 2020 in utile. L'assemblea all'unanimità ha confermato Presidente Lorenzo Cardo e nominato il consiglio di amministrazione per il triennio 2021-2023, così composto: Lorenzo Cardo con funzioni di presidente, Fernando Cinelli, Roberto Bececco, Carmelo Cardo e Alberto Brandani. Il Consiglio di amministrazione ha confermato amministratore delegato Lorenzo Cardo attribuendogli le più importanti deleghe di gestione e di rappresentanza, nonché ha confermato Vice presidenti Fernando Cinelli e Roberto Bececco. E' stato nominato altresì il Collegio sindacale così composto: Massimo Grazini con funzioni di Presidente, Danilo Piersanti e Emiliano Barcaroli sindaci effettivi.

Soddisfazione è stata espressa dal Presidente e AD Cardo: "E' stata un'assemblea molto partecipata e che si è tenuta in un clima positivo e collaborativo; abbiamo potuto constatare la solidità economica dell'azienda sempre più punto di riferimento fondamentale non solo per il centro Italia, ma anche per la logistica internazionale. Ringrazio tutti i soci e gli amministratori della società per la rinnovata fiducia accordatami"

Lazio: 2a audizione su sviluppo Etruria meridionale. Ascoltate le associazioni degli imprenditori e l'autorità portuale di Civitavecchia

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – Seconda audizione, in commissione Sviluppo economico del Consiglio regionale del Lazio, presieduta nell'occasione da Enrico Forte, sulla proposta di

legge per lo sviluppo dell'Etruria meridionale. La seduta è stata aperta da una breve introduzione del consigliere Emiliano Minnucci (Pd), che insieme a Marietta Tidei ha elaborato il testo. Minnucci ha ricordato i punti cardine già illustrati nelle scorse sedute per poi lasciare la parola alle associazioni di categoria, alle quali era dedicata questa giornata. Secondo Pino Musolino, presidente dell'autorità portuale Civitavecchia si tratta di "un'ottima intuizione a patto che non si vada a creare un ulteriore strumento di governance che si sovrapponga a quelli esistenti. Andrebbe poi inserita l'autorità portuale fra i soggetti attuatori degli interventi". E quello del rischio di eccessiva burocratizzazione è stato un tema ripreso poi da molti degli intervenuti: Per Giulio Galimberti (Università agraria di Tolfà) "accanto alle misure di sostegno ci devono essere misure di semplificazione dei procedimenti autorizzativi". Mentre Sara Paraluppi (Coldiretti) ha auspicato che si possano sviluppare le potenzialità del territorio, senza andare ad appesantire elementi burocratici. Giudizio condiviso anche da Andrea Virgili (Confagricoltura): "Bene questo tipo di proposte, a patto che non diventino elementi di aggravio burocratico, ma devono portino un valore aggiunto".

Nel merito della proposta è entrato anche Claudio Di Giovannantonio (Arsial), secondo il quale "vanno previsti interventi su scala territoriale piuttosto che aziendale". Giudizio complessivamente positivo anche per Massimo Pelosi (Legacoop): "Ci sono condizioni per un piano straordinario per questa area. La collaborazione pubblico-privato deve essere al centro del progetto". Per Beatrice Dominici (Associazione commercianti Bracciano) è "benvenuto ogni segnale di attenzione al territorio". Piero Orlando (Assonautica) ha suggerito di coordinare il piano previsto dalla proposta con i contratti di fiume e lago, (bracciano e arrone) già attivi in questo territorio. Massima disponibilità al confronto e alla collaborazione, infine, anche da Marco Lanzetti (Federlazio)

Chiudendo l'audizione, sia Tidei che Minnucci hanno ribadito che "c'è la volontà dei proponenti di raccogliere tutti i suggerimenti utili a migliorare le norme. Nessuna volontà di appesantire i procedimenti burocratici, semmai è vero il contrario. C'è una pagina nuova da aprire tutti insieme".

ROMA CAPITALE

Webinar FerPress: Roma in cerca di unità nel TPL. Il dibattito su Alta mobilità locale sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – Atac: "Serve una gestione unitaria". Regione Lazio: "E' indispensabile una regia unitaria". Agenzia per la Mobilità: "Serve integrazione e gestione unitaria". "Unità vo cercando" potrebbe essere il titolo di sintesi del dibattito seguito alla relazione di Claudio Cipollini al webinar di FerPress dedicato alla "Alta mobilità locale sostenibile" per il sistema dei trasporti della Capitale.

Una gestione unitaria ed integrata è stata auspicata anche da tutti gli altri protagonisti intervenuti: il modello è "Rome for transport", cioè l'equivalente dell'agenzia della città

metropolitana di Londra presieduta dal sindaco, che non solo raggruppa tutte le società operative (bus, metropolitane, etc.), ma gestisce finanziamenti, programmazione delle opere e via dicendo, il tutto in un'ottica di piena integrazione. Il tutto un sogno in una città come Roma, dove – come ha sottolineato Eugenio Patanè, presidente Commissione Trasporti Regione Lazio – per un intervento su una strada consolare bisogna fare i conti con una gestione affidata ad Anas, un ente del tutto fuori dell'ambito dell'amministrazione cittadina, che già conta un numero di soggetti e di enti interessati al sistema TPL assolutamente spropositato.

Perché la Capitale d'Italia non può avere "Rome for Transport"? Perché non si può seguire l'esempio delle maggiori capitali europee, che dispongono di un sistema di rete che sfrutta le potenzialità sia della rete infrastrutturale che dei servizi in un'ottica pienamente integrata, che si risolve in vantaggi sia per le aziende che per i cittadini? Sono le domande cui hanno cercato di rispondere – sollecitati anche dagli spunti del coordinatore del dibattito Lorenzo Gallico – tutti gli autorevoli esponenti partecipanti al webinar: Giovanni Mottura, amministratore unico di ATAC; Andrea Ricci, Osservatorio Romano Trasporti; Alessandro Fuschiotto, Roma Servizi per la Mobilità; Maurizio Lago, UIL Trasporti Lazio; Eugenio Patanè, Commissione Trasporti Regione Lazio. Per concomitanti impegni, non hanno potuto assicurare la presenza Pietro Calabrese, Vice sindaco e assessore alla Mobilità di Roma Capitale, e Amalia Colaceci, amministratore delegato di Cotral e vice-presidente di Agens, cui saranno comunque trasmessi gli atti del convegno.

Le problematiche di Roma sono complesse e vanno al di là dei problemi della gestione unitaria ed integrata dei sistemi. Giovanni Mottura ha sottolineato gli sforzi di Atac per procedere al rinnovo del parco mezzi e al miglioramento della produttività del servizio, ma nello stesso tempo ha evidenziato come la società capitolina dei trasporti sia quella più esposta in prima linea, ma che paga anche le conseguenze di una politica di investimenti che registra clamorosi ritardi: il parco mezzi di Atac oggi è in via di rinnovamento e con ambiziosi piani di transizione all'alimentazione ibrida o elettrica, ma per 15-20 anni e più si è lasciato che il parco raggiungesse livelli di anzianità assolutamente fuori standard, o – addirittura – che non venissero fatti investimenti sulla rete infrastrutturale. Con la conseguenza che oggi 60 tram sono fermi per gli indispensabili lavori di ammodernamento di una rete tramviaria che pure non ha dimensioni clamorose (75 km complessivamente), e su cui si poteva intervenire con piani di rinnovamento manutentivo parziali. Andrea Ricci ha riportato la voce dei cittadini alle prese con le difficoltà di utilizzare pienamente tutte le potenzialità del trasporto pubblico: carenza di informazioni, mancata integrazione tariffaria, un rapporto con la clientela ancora molto lontano dagli standard europei. Alessandro Fuschiotto ha spiegato il forte investimento che l'agenzia per la mobilità sta effettuando sui nuovi sistemi tecnologici per realizzare perlomeno per vie traverse quei processi di integrazione indispensabili che risultano così faticosi a livello istituzionale, ma ha avvertito nello stesso tempo sulla difficoltà di operare quelle scelte coraggiose (ad esempio, la chiusura del transito dei veicoli privati anche in un'area di incomparabile valore storico come il Colosseo) che servono per invertire realmente i processi della mobilità nell'area

metropolitana. Maurizio Lago ha ricordato il ruolo essenziale delle categorie lavoratrici anche per gestire i più importanti processi di ristrutturazione, e nello stesso tempo ha puntato il dito contro i ritardi delle strutture pubbliche nel realizzare interventi a volte addirittura indispensabili che rimangono sostanzialmente sulla carta. Una denuncia ripresa anche da Eugenio Patanè, che ha sottolineato come molti piani di potenziamento infrastrutturale (ad esempio, il piano sulla rete di binari laziale di RFI, la società delle Ferrovie dello Stato Italiane) siano nient'altro che la riproposizione di piani già redatti e concordati negli anni precedenti (ad esempio, un protocollo d'intesa per la "cura del ferro", firmato e sottoscritto nel 2006), e – dunque – come il principale problema sia accelerare in maniera decisiva la capacità realizzativa delle opere, altrimenti tutti i discorsi rischiano sempre di avvitarsi solo su stessi. Per Patanè, l'esigenza di costruzione di una regia unitaria e di costituzione di una Agenzia dotata effettivamente di tutti i poteri di programmazione e pianificazione è oggi una delle priorità assolute, e – in questo senso – ha spiegato come anche le recenti decisioni di trasferimento delle gestioni delle ex ferrovie concesse (come la Roma-Lido e la Roma Viterbo), vadano proprio in questa direzione, con il potenziamento del ruolo strategico di Astral e un ruolo maggiormente attivo anche nella gestione con la società della Regione Cotral.

Webinar FerPress: Cipollini, a Roma il doppio delle auto. Le priorità per l'alta mobilità sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 18 GIU – “Roma ha una delle situazioni più critiche per quanto riguarda i trasporti pubblici, che il Webinar FerPress vuole mettere sotto esame nelle varie città. Forse basterebbe un dato per descriverla: a Roma ci sono 70 auto destinate alla mobilità privata per 100 abitanti, a Madrid e Berlino (città confrontabili per dimensioni e abitanti) ce ne sono esattamente la metà, 35.”

Claudio Cipollini ha introdotto così il secondo webinar sulla pagina Facebook di FerPress dedicato alla “Alta mobilità locale sostenibile”, il progetto di un'evoluzione del settore del TPL, che – dopo l'Alta velocità nel settore passeggeri – sia in grado di modernizzare ed efficientare profondamente il sistema. Cipollini ha ricordato le analisi dedicate alla situazione romana (contenute anche nel suo ultimo libro, “Roma. Il Coraggio di cambiare”, edito da Gangemi editore), individuando sei principali criticità, in un panorama che presenta – comunque – una discrasia temporale impressionante: gli ultimi interventi organici (in termini di investimenti e di organizzazione dei servizi) sui trasporti pubblici della Capitale risalgono a 25 anni fa, mentre i vari piani di pianificazione degli assetti futuri propongono, rispettivamente, traguardi situati o al 2030 o al 2040 (il PUMS, Piano urbano della Mobilità sostenibile, del Comune di Roma e della Città Metropolitana al 2030: il Piano della Mobilità della Regione Lazio al 2040).

Tre piani della Mobilità, 7 aziende pubbliche (5 facenti capo al comune di Roma o alla Regione Lazio, 2 ai ministeri MIMS o MEF per Trenitalia e RFI) che interagiscono nel territorio della Capitale o nell'area metropolitana (che conta comunque 4,5 milioni di abitanti) disegnano già il quadro della prima criticità, l'assenza di pianificazione, integrazione e di governance unitaria, o perlomeno non concorrenziale. La seconda criticità è la mancata risposta alle esigenze dei clienti, che chiedono di essere incentivati e facilitati ad usare il trasporto pubblico, ma invece ne sono quasi respinti: esempio tipico, l'hub Ostiense, che potrebbe funzionare da centro di interscambio ma che registra una toponomastica con quattro nomi diversi e, soprattutto, nessuna indicazione sulle coincidenze possibili – ad esempio – tra treni della metropolitana con quelli del servizio ferroviario, e via dicendo. E ciò mentre aumentano sempre più le esigenze della popolazione anziana: gli over 65 nella città di Roma oggi sono già 650mila, nel 2040 è previsto diventino 850mila. La terza criticità individuata da Cipollini riguarda la manutenzione delle infrastrutture, quasi tutte risalenti alla seconda metà del secolo scorso e con problemi di inadeguatezza (oggi molte stazioni della metropolitana non potrebbero neppure essere costruite con quelle caratteristiche), assenza e anche concreta difficoltà di manutenzione (ad esempio, le scale mobili, per le cui riparazioni occorrono sempre alcuni anni). La quarta criticità riguarda proprio la carenza di infrastrutture programmate per lo sviluppo del trasporto cittadino: da 25 anni non si realizzano interventi significativi, la Metro C procede a passo di lumaca, della Metro D (che doveva essere pronta nel 2019) si ignora il destino, la chiusura dell'anello ferroviario è sempre annunciata ma al momento non risulta ancora finanziata, infine uno degli interventi più importanti e regolarmente finanziati come la stazione di interscambio di Roma Pigneto subisce intollerabili ritardi, tanto che le ultime previsioni ne collocano la fine dei lavori al 2030 e forse anche molto oltre.

Una quinta criticità riguarda il capitale umano, una bassa o ancora deficitaria produttività del personale impiegato e, soprattutto, la mancanza di adeguate nuove competenze, perché anche la politica delle assunzioni ha subito le conseguenze della mancanza di investimenti nel TPL. Infine, l'ultima criticità è la mancanza di integrazione anche per quanto riguarda l'uso e la funzionalizzazione della rete e delle stazioni per la rivitalizzazione della città, con urbanistica e sistema dei trasporti che dovrebbero andare insieme per disegnare il nuovo volto di una città sostenibile e a misura di cittadino.

Per rivedere il webinar di FerPress [clicca qui](#)

Roma: finanziata realizzazione di 40 hub multimodali per incentivare l'uso della bici per il primo miglio

(FERPRESS) – Roma, 14 GIU – Con Deliberazione di Giunta n. 259/2020 Roma Capitale ha individuato e finanziato la realizzazione di 40 hub multimodali: nodi di interscambio tra la bici e il trasporto pubblico. In questo modo si incentiva l'uso della bici per percorrere il 'primo miglio' da casa alla stazione metro, posteggiandola in un luogo sicuro.

Roma Servizi per la Mobilità ha redatto i progetti preliminari riguardanti le attività di definizione ed individuazione dei nodi di scambio esistenti. I progetti dei parcheggi bici saranno dotati di tecnologie di videosorveglianza per garantire la sicurezza dei cittadini.

In una prima fase sperimentale, offriranno 408 posti bici così distribuiti:

LAURENTINA: 56 posti saranno disponibili in un locale chiuso della stazione e con accesso indipendente, da via Luca Gaurico, dalla stazione metro stessa.

ANAGNINA: 108 posti disponibili all'interno della stazione, ma prima dei tornelli.

FS OSTIENSE: 56 posti saranno disponibili in un locale chiuso della stazione. Il locale si trova tra il parcheggio di scambio e il corridoio con tapis roulants.

PONTE MAMMOLO: 24 posti saranno disponibili fuori dalla stazione, in prossimità del capolinea CoTraL. I posti saranno coperti da un porticato.

SAN PAOLO BASILICA: 36 posti saranno disponibili in uno spazio della stazione, parzialmente coperto. Il locale si trova prima dei tornelli all'interno dell'atrio.

ARCO DI TRAVERTINO: 112 posti saranno disponibili in un ampio ambiente, nel piano seminterrato, lato biglietteria. Il locale è servito da 2 ascensori.

SANT'AGNESE ANNIBALIANO: 22 posti saranno disponibili all'interno della stazione tra la rampa di accesso a piazza Annibaliano e la rampa di collegamento ai tornelli.

I "Bike Box" solo gli elementi base del sistema di parcheggio bici. Sarà possibile l'apertura e chiusura da remoto per permettere all'utente di parcheggiare la propria bicicletta all'interno di un box chiuso, al riparo da eventuali atti vandalici. Il bike box ha pertanto la funzione di aprirsi alla richiesta dell'utente sull'app, consentire il deposito della bicicletta, richiudersi con all'interno la bicicletta e riaprirsi solo alla richiesta, tramite App, di prelievo dello stesso utente. Il sistema prevede accorgimenti per garantire che, avvenuto il deposito della bicicletta, la porta del box si richiuda con certezza in automatico, dando riscontro all'utente, sempre tramite l'app, di chiusura porta avvenuta.

Il sistema sarà connesso alla rete dati per ricevere i comandi dal web server ed inviare il suo stato in tempo reale. La comunicazione con il web server avverrà tramite connessione sicura TLS o tramite VPN.

Ogni Hub sarà fornito di un sistema di videosorveglianza ideato ad hoc. Ogni telecamera per la videosorveglianza trasmette le immagini in un DVR installato all'interno dei vani tecnici adiacenti ai bike box presenti nell'area del caso. Attraverso la rete dati le immagini riprese verranno trasmesse dal DVR alla sala operativa di controllo.

L'App utente avrà la funzione di rendere fruibile il sistema bike box all'utente finale e prevede le seguenti funzionalità.

Mappa interattiva dei bike box che consentirà all'utente di trovare rapidamente i bike box disponibili indicando quelli liberi

Segnalazione di informazioni sulle stazioni metro, come ad esempio se risultanti chiuse, ed eventuali bike box fuori servizio

Apertura diretta dello stallo

Prenotazione del box da parte dell'utente

Sistema di pagamento con carta di credito

Associazione di una Metrebus Card

Visualizzazione dello stato utente, tra le cui informazioni come: credito residuo, stalli attualmente occupati ed eventuale credito consumato, notifiche per stalli occupati per un numero eccessivo di giorni

Visualizzazione dei costi e delle condizioni del servizio

Feedback e reclami: alla fine di ogni periodo l'App potrà richiedere all'utente valutazioni sul servizio. Sarà inoltre disponibile una form per le segnalazioni.

Il servizio, gestito da ATAC S.p.A., sarà accessibile tramite registrazione. Gli abbonati Metrebus potranno usufruire degli hub gratuitamente, mentre i non abbonati dovranno pagare la prenotazione € 2,00 tramite la propria carta di credito. Ogni iscritto, inoltre, potrà associare al proprio account fino a tre "under 14".

Atac: redatto il progetto di bilancio per il 2020. Conti tengono nonostante impatto emergenza sanitaria

(FERPRESS) – Roma, 17 GIU – È stato redatto il progetto di bilancio dell'esercizio 2020, che l'azienda proporrà al socio unico Roma Capitale per gli adempimenti volti alla sua approvazione. Il risultato di esercizio dimostra la solidità della gestione, limitando le perdite (-22 milioni di euro) a fronte dei mancati ricavi da mercato (meno 174 milioni rispetto al 2019) dovuti all'emergenza sanitaria che ha investito il Paese.

Gestione operativa. Sia pure in presenza dei rilevanti impatti derivanti dall'emergenza sanitaria e della netta flessione della domanda di trasporto, il valore della produzione è di 891,3 milioni, dopo aver scontato ammortamenti, svalutazioni immobilizzazioni e crediti, accantonamenti, oneri finanziari netti e imposte per complessivi 108 milioni di euro.

Si registra, inoltre, nel 2020 un Margine Operativo Lordo comunque positivo (86,4 milioni, pari al 9,6% del valore della produzione, in linea con i livelli del piano industriale concordatario), sul cui livello ha peraltro influito negativamente un fattore non ricorrente, rappresentato dalla scelta prudenziale di accantonare circa 10 milioni al costo del personale, per tener conto del futuro pagamento "una tantum" volto a compensare il mancato rinnovo, dal 2017, del CCNL di categoria.

I ristori a fronte dei mancati ricavi da mercato. L'andamento positivo della gestione caratteristica ha, come in tutte le aziende di settore, beneficiato del parziale ristoro della perdita dei ricavi da titoli di viaggio attraverso contributi a carico dello Stato, che nel 2020 sono stati pari a 65 milioni, a fronte di una riduzione dei ricavi rispetto al 2019 ben superiore. Inoltre, sul segno positivo della gestione operativa ha influito la componente dei corrispettivi da contratto di servizio riconosciuti da Roma Capitale, in aumento rispetto al 2019 per 45 milioni, anche per effetto delle norme introdotte dal Governo sul riconoscimento dei servizi programmati nei contratti stessi. Tali apporti sono stati fondamentali per assicurare la continuità del servizio e lo saranno anche per l'anno in corso, visto il protrarsi dell'emergenza e l'incertezza circa la durata delle restrizioni e del

calo della domanda di trasporto, che ancora si colloca a circa il 60% rispetto a quella pre-Covid, dopo aver toccato picchi di diminuzione del 95% all'inizio dell'emergenza.

Le azioni gestionali. Rilevante è stato anche il contributo assicurato dalla riduzione dei costi della produzione che, senza considerare il fattore prima ricordato (accantonamento per una tantum) è stata pari al 7% rispetto al bilancio 2019 (-57,3 milioni). Fra le operazioni intraprese si ricorda l'attivazione degli strumenti di solidarietà per i lavoratori del trasporto che, insieme ad altre azioni gestionali sui costi operativi (compresi quelli emergenti in correlazione al Covid-19), ha consentito di diminuire il costo complessivo del personale di circa 17 milioni di euro rispetto al 2019.

Nel corso del 2020, se si considerano i servizi di TPL erogati per Roma Capitale, l'azienda, nonostante le restrizioni effettuate negli scorsi mesi di marzo, aprile e maggio 2020 connesse alla pandemia, è stata in grado, comunque, di accrescere il servizio effettivamente erogato, rispettivamente per la superficie del +0,9% e per la metro del +0,3% rispetto ai corrispondenti livelli del 2019.

Il Concordato. Nel corso del 2020 si rammenta che Atac ha versato agli organi della procedura concordataria le somme che hanno permesso di pagare i 117 milioni di euro dovuti ai creditori privilegiati, rispettando quindi una delle principali obbligazioni previste dal percorso concordatario.

Roma: nuovi percorsi cicloturistici ai margini della città. Approvata una memoria in Giunta

(FERPRESS) – Roma, 16 GIU – Nuovi percorsi cicloturistici nei territori esterni dell'Urbe: nell'Agro Romano, nei parchi e nelle riserve naturali. Segnaletica univoca per tutti gli itinerari e una mappa interattiva per turisti e cittadini. E' quanto prevede una memoria approvata dalla Giunta Capitolina, in cui si chiede a Dipartimenti e uffici di individuare percorsi già esistenti e nuovi percorsi per promuovere il turismo sostenibile ai margini del territorio comunale, in connessione con la rete ciclabile-pedonale esistente o in via di realizzazione. In una seconda fase è prevista l'istituzione di una piattaforma digitale che comprenda tutte le aree pedonali e ciclabili e una mappa interattiva dei percorsi, con l'indicazione di tutti i siti di interesse culturale e turistico.

Tramite la Consulta Cittadina per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile, si comincerà avviando un tavolo per la ricognizione di tutti i percorsi esistenti. Parallelamente, sarà aperto il confronto con tutti gli enti di competenza, coinvolgendo anche la Regione Lazio, per definire ogni passo necessario a "istituzionalizzare" gli itinerari ad oggi senza titolo amministrativo. Si passerà quindi alla realizzazione del progetto complessivo. Questo comprenderà, tra l'altro, una segnaletica univoca per tutti i percorsi, nel rispetto del regime di tutela delle aree.

"Questo progetto si sposa perfettamente con la nostra idea di mobilità sostenibile, diffusa su tutto il territorio di Roma Capitale, e rientra nel nostro piano per riqualificare e rendere

fruibili le sponde del Tevere con piste ciclabili e percorsi pedonali", dichiara la sindaca Virginia Raggi.

"La riqualificazione del Tevere è uno dei nostri obiettivi prioritari e per questo daremo subito il via al tavolo con gli enti di competenza per il primo itinerario da istituire: il percorso da Ostia Antica a Casal Bernocchi, detto anche 'Sentiero Pasolini', con il ramo ciclopedonale che dovrà riconnettersi alla ciclabile del lungomare di Ostia da un lato, e con la rete cittadina dall'altro, sulla riva sinistra del Tevere", spiega il vicesindaco con delega alla Città in Movimento, Pietro Calabrese.



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