

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 33 anno X, dal 11 ottobre al 18 ottobre 2021

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
ASTM primo operatore autostradale europeo a ridurre emissioni gas serra del 25% entro il 2030.....	4
ITALIA.....	5
MIMS: green pass, nota di chiarimento sulle disposizioni per trasporto marittimo e autotrasporto.....	5
Mims: in otto mesi adottati 62 decreti attuativi e altri 20 in via di definizione	6
Alitalia: conclusa procedura di offerta pubblica avente per oggetto il marchio. Aggiudicato a ITA	7
MIMS: Pnrr, a Rfi 1,3 mld in più nel 2021 per accelerare la realizzazione degli interventi	7
MIMS: accordo con Aspi per 3,4 mld di interventi a carico della società e 13,6 mld di investimenti	8
Anfia: produzione domestica di autovetture continua a calare a doppia cifra nel mese ma cresce del 38,8% nei primi 8 mesi 2021	9
3° Osservatorio Mobilità e Sicurezza: oltre 1 italiano su 2 interessato ad auto elettrica ma è frenato dal costo	10
Sostenibilità: Assaeroporti, dal Ministro Giovannini una preoccupante chiusura nei confronti del sistema aeroportuale.....	12
Blue Economy Summit: innovazione e “blue skills” il focus della terza giornata	12
Blue Economy Summit: salvaguardia del mare, sport nautici e turismo protagonisti della 2a giornata	14
Blue Economy Summit: prima giornata dedicata al porto, alla diga foranea e al waterfront di Genova	16
ENAC incontra Leonardo: lo sviluppo della mobilità aerea avanzata quale obiettivo strategico di istituzioni e industria	18
Convegno sistema gomma: il ruolo del TPL tra sostenibilità, nuove tecnologie e post emergenza	19
Convegno sistema gomma: Gibelli (ASSTRA), integrare soluzioni sostenibili e tecnologie informazione innovative	20
Mercintreno: PNRR e obiettivo ferrovia al 30%. Se non ora quando?	21
Logistica e infrastrutture ferroviarie a Mercintreno 2021.Presente anche il Gruppo FS....	23

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 11 ottobre al 18 ottobre 2021

Mercintreno: l'infrastruttura ferroviaria nel PNRR. Porti, interporti, ultimo miglio; i nodi ancora da sciogliere	24
REGIONE LAZIO	25
Curzio Schiaffini, fondatore della storica azienda Schiaffini Travel, festeggia un compleanno speciale, 100 anni	25
AdR: Fiumicino primo scalo in Italia a disporre di carburante sostenibile per aviazione .	26
Civitavecchia: D'Amato, a oggi nessuna criticità. Collaborazione con Autorità portuale, Compagnia dei lavoratori e Capitaneria	28
AGENDA.....	28
18° Rapporto AUDIMOB sulla mobilità degli italiani in streaming il 17 novembre.....	28

INTERNAZIONALE**ASTM primo operatore autostradale europeo a ridurre emissioni gas serra del 25% entro il 2030**

(FERPRESS) – Tortona, 14 OTT – Il Gruppo ASTM, che opera a livello globale nei settori della gestione di reti autostradali, della progettazione e realizzazione di grandi opere infrastrutturali e della tecnologia, si impegna a ridurre le proprie emissioni di GHG di Scope 1 e 2 del 25% entro il 2030 rispetto ai valori del 2020. ASTM si impegna altresì a ridurre le emissioni di GHG di Scope 3[4] da beni e servizi acquistati da terzi del 13% nello stesso lasso di tempo. Tali obiettivi sono stati approvati da Science Based Targets initiative (SBTi), in quanto coerenti con i livelli richiesti per raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi sulla lotta al cambiamento climatico.

L'Amministratore Delegato di ASTM, Umberto Tosoni, ha commentato: "La validazione dei nostri target conferma l'impegno e la determinazione del Gruppo ASTM nel proseguire lungo il percorso di sostenibilità intrapreso, consapevole delle responsabilità che tutti noi abbiamo per salvaguardare il pianeta e l'ambiente che ci circonda. La sostenibilità fa parte del DNA di ASTM, per questo siamo il primo operatore autostradale europeo a ricevere l'approvazione su base scientifica dei nostri obiettivi per la riduzione delle emissioni di GHG".

SBTi ha validato i target di riduzione delle emissioni di GHG presentati da ASTM ritenendoli conformi ai propri criteri e raccomandazioni, ed in particolare:

l'obiettivo relativo alle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle attività del Gruppo ASTM (Scope 1 e 2) è allineato alla riduzione richiesta per contenere il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C rispetto all'era preindustriale; l'obiettivo per le emissioni di Scope 3 derivanti dall'acquisto di beni e servizi soddisfa i criteri di SBTi che lo ha valutato ambizioso per quanto riguarda la gestione della catena del valore e pertanto in linea con le best practice.

Il Gruppo ASTM è il primo operatore autostradale europeo e il maggiore in termini di km gestiti a ricevere l'approvazione dei propri obiettivi da parte di SBTi, diventando così un modello di impegno concreto nella lotta al cambiamento climatico e nella riduzione delle emissioni di GHG per il tutto il settore delle concessioni autostradali.

SBTi è un'iniziativa internazionale nata dalla collaborazione tra CDP (già Carbon Disclosure Project), Global Compact delle Nazioni Unite, World Resources Institute (WRI) e World Wide Fund for Nature (WWF), per verificare l'allineamento dei target di decarbonizzazione delle imprese con le indicazioni dell'Accordo di Parigi. SBTi, infatti, è nata proprio con l'intento di guidare le aziende nella definizione di obiettivi ambiziosi di mitigazione del cambiamento climatico per garantire che la loro strategia sia in linea con gli obiettivi su base scientifica.

Per la definizione dei target ASTM si è avvalsa della consulenza tecnica di Carbonsink.

ITALIA

MIMS: green pass, nota di chiarimento sulle disposizioni per trasporto marittimo e autotrasporto

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) e il Ministero della Salute hanno emanato una nota di chiarimento sulle disposizioni in materia di certificazione verde Covid-19 (green pass) per i settori del trasporto marittimo e autotrasporto delle merci al fine di contenere e gestire l'emergenza epidemiologica. Il testo precisa che fino al 31 dicembre 2021 si applicheranno le disposizioni contenute del Dpcm del 2 marzo scorso (che detta le misure di contrasto alla pandemia e di prevenzione del contagio da Covid-19) e relativi allegati e chiarisce alcuni aspetti legati al trasporto marittimo e all'autotrasporto.

Durante le riunioni con le associazioni di categoria e con le organizzazioni sindacali dei settori del trasporto tenutesi nelle settimane scorse (la prima delle quali il 9 settembre scorso alla presenza del Ministro Enrico Giovannini), sono state discusse diverse tematiche legate all'aggiornamento dell'allegato 14 al Dpcm sulle linee guida per la sicurezza dei lavoratori e l'uso del green pass da parte del personale impiegato nelle attività di trasporto marittimo e all'autotrasporto di merci.

In particolare, per quanto riguarda l'autotrasporto di merci, in relazione all'ingresso nel territorio nazionale degli autotrasportatori provenienti dall'estero, la circolare precisa che, in linea con le raccomandazioni della Commissione europea in attuazione delle cosiddette "corsie verdi" (green lanes) continuano ad applicarsi fino al 31 dicembre le disposizioni contenute nel Dpcm 2 marzo 2021. Per quanto riguarda il personale a bordo dei mezzi di trasporto provenienti dall'estero e non in possesso di green pass (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall'Ema o riconosciute equivalenti dal Ministero della salute) è consentito, come già previsto dalle regole vigenti, esclusivamente l'accesso ai luoghi deputati alle operazioni di carico/scarico delle merci a condizione che dette attività vengano svolte da altro personale.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo la circolare specifica che, per garantire l'operatività delle navi e della catena logistica nazionale, con particolare riferimento a quelle che effettuano navigazione internazionale, nei confronti del personale impiegato a qualsiasi titolo a bordo di una nave di bandiera italiana, il cui porto di partenza, di scalo o di destinazione finale sia nel territorio italiano, l'imbarco o il rientro a bordo è da considerarsi "luogo di lavoro" e avviene secondo le seguenti regole, verificate dal datore di lavoro:

chi si trova già a bordo il 15 ottobre e non è in possesso di green pass (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall'Ema o di vaccinazioni riconosciute equivalenti con circolare del Ministero della salute) continua il periodo di imbarco e deve essere sottoposto, in caso di sbarco nel territorio italiano e successivo rientro a bordo, come previsto dalle normative su green pass, a test molecolare o antigenico con risultato negativo

al virus SARS-CoV-2; chi si imbarca nel territorio italiano dal 15 ottobre 2021 e fino al 31 dicembre 2021, al momento dell'ingresso a bordo deve essere munito di una delle certificazioni verdi COVID-19 attestanti lo stato di avvenuta vaccinazione contro il Sars-Cov-2 al termine del prescritto ciclo (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall'EMA o di vaccinazioni riconosciute equivalenti con circolare del Ministero della salute), ovvero di avvenuta guarigione da Covid-19 con contestuale cessazione dell'isolamento prescritto in seguito ad infezione da Sars-Cov-2, ovvero di effettuazione di test antigenico rapido o molecolare con esito negativo al virus Sars-Cov-2; chi sbarca nel territorio italiano e rientra a bordo successivamente, deve essere munito di una delle certificazioni verdi COVID-19 attestanti lo stato di avvenuta vaccinazione contro il Sars-Cov-2 al termine del prescritto ciclo (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall'EMA o di vaccinazioni riconosciute equivalenti con circolare del Ministero della salute), ovvero di avvenuta guarigione da Covid-19 con contestuale cessazione dell'isolamento prescritto in seguito ad infezione da Sars-Cov-2, ovvero di effettuazione di test antigenico rapido o molecolare con esito negativo al virus Sars-Cov-2, nei termini di cui all'articolo 9, comma 2, del citato decreto-legge (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall'EMA o di vaccinazioni riconosciute equivalenti con circolare del Ministero della salute).

Mims: in otto mesi adottati 62 decreti attuativi e altri 20 in via di definizione

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili accelera l'adozione dei decreti attuativi. Nei primi otto mesi del Governo Draghi, ne ha adottati 62 per un valore di 10,3 miliardi di euro, riducendo drasticamente il numero di atti pendenti derivanti anche da norme approvate negli anni scorsi.

Una delle quattro linee di azione prioritarie perseguite dal Ministero in questi otto mesi ha riguardato l'accelerazione della predisposizione dei "decreti attuativi", cioè degli atti previsti dalla normativa primaria e delegati a uno o più ministeri in ragione, tra l'altro, della complessità di natura tecnica e della definizione dei criteri di assegnazione dei fondi. Per velocizzare l'iter, a partire dal mese di febbraio 2021 è stato creato un nuovo assetto organizzativo e un sistema di monitoraggio interno dedicato, basato su una rete di esperti degli uffici di gabinetto e di referenti delle direzioni generali, coordinati dall'ufficio legislativo.

Questo approccio innovativo ha prodotto significativi risultati: dall'insediamento del Governo hanno concluso l'iter e sono stati adottati 62 decreti attuativi e 20 sono stati predisposti dal Ministero e sono in attesa del concerto di altri dicasteri, della registrazione da parte della Corte dei Conti o della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. In particolare, dei 34 provvedimenti oggetto di monitoraggio della Presidenza del Consiglio dei ministri 6 si riferiscono ad atti normativi approvati durante il governo Conte I o precedenti governi, 22 ad atti normativi approvati durante il governo Conte II, 6 a norme primarie adottate durante

il governo Draghi. Inoltre, sono stati emanati 28 decreti legati all'attività ordinaria del Ministero, non inseriti nel sistema di monitoraggio della Presidenza del Consiglio sulla cui base vengono pubblicati i periodici report sull'attività dei singoli ministeri in materia di decreti attuativi.

In termini economici, i 62 decreti attuativi emanati dal Ministero hanno mobilitato un ammontare di risorse pari a 10,4 miliardi di euro. Particolare attenzione è stata posta agli atti relativi a norme che prevedono, in risposta alla crisi causata dall'emergenza sanitaria da Covid-19, l'erogazione di ristori e sostegni a favore degli operatori economici, degli individui e delle pubbliche amministrazioni: sono stati approvati decreti per un valore di 6,2 miliardi di euro, di cui 559 milioni di euro per i "ristori" e 5,7 miliardi per i "sostegni".

Alitalia: conclusa procedura di offerta pubblica avente per oggetto il marchio. Aggiudicato a ITA

(FERPRESS) – Roma, 15 OTT – Si è conclusa, ieri, la procedura di offerta pubblica avente per oggetto il marchio Alitalia Spa e il dominio www.Alitalia.com. Ad aggiudicarsi l'oggetto della procedura competitiva è stata la società ITA Spa ad un valore di 90 mln di Euro.

MIMS: Pnrr, a Rfi 1,3 mld in più nel 2021 per accelerare la realizzazione degli interventi

(FERPRESS) – Roma, 15 OTT – Rete Ferroviaria Italiana (Rfi – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) ha a disposizione 1,3 miliardi di euro in più per il 2021 per accelerare la realizzazione delle opere infrastrutturali. La disposizione è contenuta nel decreto legge approvato oggi in Consiglio dei Ministri recante misure urgenti in materia economica e fiscale a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili.

Le risorse, che dovranno essere utilizzate entro l'anno, serviranno per erogare alle imprese appaltatrici anticipazioni fino al 30% del valore delle opere, per velocizzare gli interventi sulla rete ferroviaria.

I progetti che saranno interessati dall'aumento della spesa per anticipazioni nel 2021 rientrano nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Figurano, tra gli altri, gli appalti ferroviari per la realizzazione delle tratte ad alta velocità Napoli-Bari e Palermo-Catania, dell'elettificazione delle linee nel Sud, del Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi, dell'alta velocità/alta capacità sulla linea Brescia-Verona-Padova, delle tratte di accesso al tunnel del Brennero e degli interventi tecnologici per l'implementazione del sistema europeo ferroviario ERTMS destinato ad aumentare la sicurezza, la velocità e la capacità delle infrastrutture. Ad esclusione di quest'ultimo, gli altri interventi sono anche commissariati.

Con lo stesso decreto legge viene incrementata di 20 milioni di euro per il 2021 l'autorizzazione di spesa per il potenziamento della componente aeronavale del Corpo

delle capitanerie di porto, consentendo così di anticipare gli interventi previsti. Le risorse in più erogate per l'anno in corso verranno recuperate nel biennio successivo.

MIMS: accordo con Aspi per 3,4 mld di interventi a carico della società e 13,6 mld di investimenti

(FERPRESS) – Roma, 15 OTT – Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) e Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) ieri hanno sottoscritto un Accordo con cui, a seguito del crollo del Ponte Morandi, si definisce la procedura avviata dal Ministero nell'agosto 2018 per grave inadempimento agli obblighi di manutenzione e custodia della rete autostradale da parte del concessionario ASPI. E oggi, nell'udienza preliminare nell'ambito del procedimento penale instaurato presso il Tribunale di Genova per il crollo del Ponte Morandi, la Presidenza del Consiglio e il Mims si sono costituiti parte civile nei confronti degli imputati.

L'Accordo, raggiunto dopo un lungo iter, recepisce integralmente le condizioni definite in occasione del Consiglio dei ministri del 14 luglio del 2020, durante il Governo "Conte 2". In quella sede, infatti, anche sulla base delle valutazioni del Gruppo di lavoro interistituzionale appositamente costituito e dell'Avvocatura dello Stato sui rischi per gli interessi dello Stato e della collettività derivanti dalle ricadute operative e dall'eventuale contenzioso innescato dalla risoluzione del rapporto concessorio, il Governo valutò positivamente la proposta di ASPI di rivedere il rapporto convenzionale, integrato con specifici impegni, tra cui la vendita dell'intera partecipazione detenuta dalla famiglia Benetton in ASPI e l'esecuzione da parte della società di misure per la collettività per un importo di 3,4 miliardi di euro interamente a carico della società.

Il Piano economico finanziario predisposto in attuazione dell'Accordo prevede un programma di investimenti sull'intera rete autostradale gestita da ASPI pari a 13,6 miliardi di euro, di cui 2,5 miliardi di euro per manutenzioni straordinarie da effettuare entro il 2024, nonché il potenziamento delle attività di vigilanza e controllo, l'implementazione di sistemi informatici a supporto della gestione della mobilità, l'aumento delle sanzioni anche in caso di lievi violazioni da parte del Concessionario, l'accettazione della disciplina tariffaria introdotta dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con una significativa moderazione della dinamica tariffaria su tutta la rete autostradale. La documentazione inerente al Piano economico finanziario e l'Accordo è stata valutata anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dell'Avvocatura Generale dello Stato, rispettivamente per gli aspetti regolatori e giuridici.

La procedura che ha portato all'Accordo è stata definita grazie alle continue interlocuzioni tra le amministrazioni del Mims, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e della Presidenza del Consiglio dei ministri e alla collaborazione dei rappresentanti del territorio, in particolare della Regione Liguria, del Comune di Genova e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. In considerazione dell'impatto subito dal territorio

ligure a causa del cedimento del Ponte Morandi, infatti, nell'ambito delle risorse previste dall'Accordo le citate amministrazioni hanno concordato con ASPL un insieme di interventi per complessivi 1,2 miliardi di euro orientati alla realizzazione di opere fondamentali per lo sviluppo della regione e della città, come il tunnel sub-portuale di Genova e il collegamento della Val Fontanabuona, oltre che iniziative per il Porto di Genova e misure a sostegno di categorie economiche penalizzate dalla situazione determinatasi a seguito del crollo del Ponte Morandi e degli interventi di manutenzione della rete autostradale ligure. Gli interventi finalizzati alle opere di cui sopra verranno realizzate da società individuate attraverso bandi pubblici. Tre milioni di euro saranno destinati alle famiglie residenti nelle abitazioni sottostanti il viadotto Bisagno.

Anfia: produzione domestica di autovetture continua a calare a doppia cifra nel mese ma cresce del 38,8% nei primi 8 mesi 2021

(FERPRESS) – Torino, 12 OTT – Ad agosto 2021, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'1,8%, rispetto ad agosto 2020, (ma cala del 15,9% nel confronto con agosto 2019), mentre nei primi otto mesi del 2021 aumenta del 43,9% (-8,6% rispetto a gennaio-agosto 2019).

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore – scrive Anfia in una nota – l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una flessione del 37,4% ad agosto 2021 e un incremento del 42,9% nei primi otto mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) aumenta dell'8,8% nel mese e del 32,9% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori³ cresce del 28,6% ad agosto e del 49,3% nel periodo gennaio-agosto 2021. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica di autovetture risulta in calo del 65,5% nel mese, ma in crescita del 38,8% nei primi otto mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020. A confronto con il 2019, le autovetture prodotte risultano in calo del 35,6% ad agosto e del 22,1% nel cumulato 2021. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in crescita da marzo 2021, dopo 24 mesi con il segno meno: ad agosto 2021, l'indice della produzione industriale nel suo complesso⁴ chiude a +0,0% rispetto ad agosto 2020 (ma a -0,7% rispetto ad agosto 2019) e risulta in aumento del 16,1% nei primi otto mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2020 (ma in calo del 2,1% rispetto a gennaio-agosto 2019). Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) è in aumento del 15,3% a luglio, ultimo dato disponibile (+15,5% sul mercato interno e +15,1% sui mercati esteri) e chiude a +27% i primi sette mesi del 2021 (+28,9% il mercato interno e +23,3% il mercato estero).

“Il trend di crescita della produzione automotive italiana iniziato a marzo 2021 si interrompe ad agosto, quando l'indice segna una variazione tendenziale negativa dell'1,8%

rispetto ad agosto 2020, che aveva chiuso in calo a doppia cifra (-14,4%) – commenta Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA. Per il secondo mese consecutivo, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una flessione tendenziale, ad agosto del 37,4%, quindi decisamente più pesante rispetto a quella di luglio (-7,4%). I volumi produttivi del settore nel suo complesso nell'ottavo mese del 2021 sono inferiori del 15,9% rispetto ai livelli del 2019 e anche il consuntivo da inizio anno segna una flessione (-8,6%) rispetto a gennaio-agosto 2019. Sulla contrazione dell'ottavo mese dell'anno, oltre al fattore stagionale caratteristico dei mesi estivi, ha influito l'esaurirsi delle risorse del fondo Ecobonus per l'acquisto di autovetture con emissioni da 0 a 60 g/km di CO₂, e quindi anche l'effetto 'attesa' per i nuovi incentivi, visto che entrambi hanno pesato negativamente sulla domanda. Continua a incidere anche la crisi dei semiconduttori, ancora lontana da una normalizzazione delle forniture, responsabile di rallentamenti e blocchi nella produzione e ritardi nelle consegne delle nuove auto". A gennaio-giugno 2021 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 8,62 miliardi di Euro, mentre l'import vale 13,95 miliardi. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 16,2%, seguita da Francia (15,8%) e Stati Uniti (14,5%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 11,45 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 3,06 miliardi di Euro. Il fatturato⁵ del settore automotive nel suo complesso, invece, presenta una variazione negativa dell'1,3% a luglio (ultimo dato disponibile), con una componente interna in crescita dello 0,8% (-4,1% la componente estera). Nel cumulado gennaio-luglio 2021, il fatturato aumenta del 49,3% (+62,6% il fatturato interno e +33,5% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta un incremento dell'1,8% nel mese di luglio, (+1,6% la componente interna e +2% la componente estera). Nei primi sette mesi del 2021 l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento del 41,1%, con una componente interna in crescita del 51,3% (+32,8% il fatturato estero).

3° Osservatorio Mobilità e Sicurezza: oltre 1 italiano su 2 interessato ad auto elettrica ma è frenato dal costo

(FERPRESS) – Roma, 13 OTT – Dal 2035 l'Europa dirà addio alle auto endotermiche per far posto a quelle elettriche con la messa al bando dei motori diesel e benzina. L'obiettivo primario dichiarato dell'Unione Europea di ridurre le emissioni di CO₂ almeno del 55% è ormai alle porte: la strada dell'elettrico sembra già tracciata.

Ma gli italiani sono pronti a questo cambiamento? Sono informati e si interessano alla nuova mobilità? Quali sono le sfide più grandi che i protagonisti dell'ecosistema elettrico devono

affrontare? Le case automobilistiche come si stanno muovendo? Esiste un gap tra la domanda e l'offerta?

Questi sono alcuni dei principali interrogativi analizzati nel 3° Osservatorio Mobilità e Sicurezza che quest'anno Continental Italia ha deciso di incentrare sulle auto elettriche. Continental Italia ha invitato l'istituto di ricerca Euromedia Research diretto da Alessandra Ghisleri, che ha indagato il vissuto, le percezioni, le aspettative dei consumatori nei confronti delle BEV (Battery Electric Vehicle), e Kearney, società globale di consulenza strategica operativa presente in oltre 40 Paesi in tutto il mondo, che ha analizzato le caratteristiche del mercato italiano e le forze principali che concorreranno allo sviluppo dell'e-mobility nei prossimi anni, riportate all'interno del testo come "focus industry".

La rilevazione di Euromedia Research è stata effettuata tra l'8 e il 15 Settembre 2021. La base campionaria, composta da 3.000 unità, è stata sviluppata sulla rappresentatività nazionale (all'interno di ogni area geografica sono state rispettate le relative proporzioni demografiche presentate dall'ISTAT) dei cittadini con un'età compresa tra i 18 e i 75 anni (43.678.496 Fonte ISTAT2020 –Errore statistico 1,8%).

"L'Osservatorio 2021 ci racconta una società propensa e incuriosita dalla svolta elettrica ma che non sembra ancora pronta ad affidarsi completamente a questa nuova frontiera. Emerge un problema reale di preparazione del consumatore dovuto alla poca chiarezza comunicativa che non abbatte i pregiudizi del pubblico. I dati emersi ci raccontano come i più favorevoli alla transizione siano i giovani, mentre le generazioni più adulte, che però hanno il maggiore potere d'acquisto, siano le più ostili al cambiamento. Occorre educare. Quando si parla di auto elettrica – dichiara Alessandro De Martino, Amministratore Delegato di Continental Italia – è indispensabile vivere l'esperienza al volante. Ad oggi solo un italiano su otto ha provato a guidare una BEV a fronte di diversi segmenti di mercato potenziali quali ad esempio coloro che vivono in provincia, in una casa autonoma con spazio per una colonnina e percorrono meno di 150 chilometri al giorno, pari circa al 71% degli intervistati. In questo processo di transizione se le case automobilistiche, i noleggiatori, le reti concessionarie e i fornitori di energia elettrica lavoreranno in sinergia per fornire ad esempio canoni anziché listini, comprensivi di wall box a condizioni interessanti e comprensivi di auto tradizionali per i viaggi lunghi o per il weekend, si potrebbero fare dei grandi passi in avanti verso gli obiettivi prefissati dall'Europa".

Sebbene nel percepito degli italiani i tempi verso la nuova mobilità non saranno brevi, il consumatore di oggi sembra realmente interessato a far parte del cambiamento. Due italiani su tre, ovvero il 66,1% degli intervistati, si dichiarano potenzialmente interessati all'acquisto di un'auto elettrica (il 55,5%) oppure affermano di essersi informati o addirittura di possederne già una (il 10,6%). Molto dipenderà quindi da come si muoveranno i protagonisti dell'ecosistema della mobilità che hanno davanti a sé la grande opportunità di modificare l'approccio delle persone avvicinandole all'elettrico.

Sostenibilità: Assaeroporti, dal Ministro Giovannini una preoccupante chiusura nei confronti del sistema aeroportuale

(FERPRESS) – Roma, 12 OTT – Assaeroporti esprime – in un comunicato emesso nel pomeriggio – forti perplessità e preoccupazione per le dichiarazioni del Ministro Giovannini che in occasione del Salone della Csr questa mattina ha affermato che nel PNRR e nel Fondo Complementare del MIMS *“non ci sono Fondi per gli aeroporti perché finché la transizione ecologica non viene avviata in modo consistente, investire sul trasporto su gomma o aereo significa danneggiare l’ambiente e andare nella direzione opposta rispetto agli obiettivi di riduzione delle emissioni e di decarbonizzazione”*.

L’esclusione del trasporto aereo, ed in particolare degli aeroporti, da ogni forma di finanziamento pubblico è in evidente contraddizione con l’esigenza da tutti condivisa di realizzare forti investimenti capaci di spingere il settore verso la piena sostenibilità. Il sistema aeroportuale italiano è da tempo impegnato in tale direzione ed i nostri aeroporti sono in prima linea in Europa sul fronte della decarbonizzazione. Gli ingenti investimenti necessari per accelerare tale processo non possono essere sostenuti esclusivamente dalle società di gestione, duramente colpite dalla crisi pandemica (-3 MLD di fatturato). È opportuno peraltro tener presente che a livello nazionale il peso del trasporto sulle emissioni complessive di Co2 nel 2019 è stato del 25,2%, di cui il 23,4% relativo al settore stradale, l’1,2% al settore marittimo e lo 0,6% al comparto aereo.

D’altra parte non si può non sottolineare come questa tassativa chiusura verso il trasporto aereo da parte delle autorità di Governo appare in singolare contraddizione con il significativo volume di risorse pubbliche destinato all’operazione ITA, operazione che, peraltro, Assaeroporti ritiene positiva per il Paese.

Vale la pena, infine, ricordare che il settore aeroportuale rappresenta il 3,6% del PIL italiano con 150 mila lavoratori diretti e circa 880 mila indiretti; che il trasporto aereo costituisce una formidabile leva di sviluppo del turismo e di crescita dei territori; che è il mezzo di trasporto nettamente più sicuro; che resta ovviamente insostituibile per assicurare il diritto alla mobilità sulle lunghe distanze.

È quindi miope e palesemente priva di strategia una politica che si esaurisce nell’obiettivo di limitare il traffico aereo, invece di sostenere lo sviluppo del sistema aeroportuale ed accompagnarne la transizione ecologica e digitale, in un’ottica intermodale a beneficio della collettività.

Blue Economy Summit: innovazione e “blue skills” il focus della terza giornata

(FERPRESS) – Genova, 15 OTT – Innovazione e “blue skills” il focus della terza giornata al Blue Economy Summit. Quali sono i protagonisti del sostegno all’innovazione nel mondo del marittimo e dello shipping? Perché l’Italia è indietro e cosa si sta facendo per recuperare? Venture Capital, acceleratori, incubatori, sono alcuni degli strumenti adatti che funzionano

già bene in diversi Paesi. La sessione ha esplorato questi temi, cercando di dare risposte immediate e offrendo una panoramica dell'esistente.

Un centro di innovazione digitale di livello europeo, con servizi di supporto alle imprese e la possibilità di gestire e accedere a fondi e progetti internazionali sulla blue economy. E' l'obiettivo del Progetto Amave, presentato da Paola Girdinio, presidente di Start 4.0. "Siamo capofila di un progetto per rispondere a una call per diventare un European Digital Innovation Hub (EDIH), che noi abbiamo chiamato AMAVE. Gli EDIH saranno lo snodo attraverso il quale passeranno 7 miliardi di euro di fondi per l'innovazione, parte dei quali potrebbe ricadere sulla Liguria – ha raccontato Girdinio. "Gli hub funzioneranno da Sportelli Unici, agevolando l'accesso alle competenze, con servizi di "test-before-invest", per valutare gli investimenti in tecnologie; supporto alla ricerca di investimenti e alla digitalizzazione delle pmi, campo in cui siamo ancora molto indietro in Italia".

Una piazza sportiva sul mare sul golfo di Sturla, un reef artificiale sul fondale per proteggere la costa e modificare l'interazione con le onde, delimitato da sensoristica smart per il monitoraggio e, allo stesso tempo, favorire la formazione di onde per il surf. GOA (Genoa Ocean Agorà – more than surf) ideato da Luca Puce, Massimiliano Omero, Nicolò Di Tullio e Filippo Perata, è il progetto vincitore del Blue Hackathon, la competizione di idee promossa dal Blue District. Un progetto scalabile, ampliabile e riproducibile, come ha sottolineato Giovanni Caprino, direttore del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine. "Goa è un progetto molto rappresentativo di ciò che cerchiamo di fare al Distretto, ha risvolti fortemente interdisciplinari, che toccano tutte le competenze – ha detto Michele Viviani, ex Presidente del Centro del Mare. Il progetto GOA è stato appena inserito nei finanziamenti del PON Metro del 2021-2026 a dimostrazione dell'interesse del Comune di Genova nel promuovere l'innovazione blu".

Il focus "Un anno di Genova Blue District" è stato raccontato da Claudio Oliva, direttore del Job centre. "Il primo evento è stato l'hackathon in blue a cui hanno partecipato in ventinove ed è stato uno straordinario successo di idee interdisciplinari – ha raccontato Oliva. – "Le sfide progettuali hanno visto tre vincitori su temi innovativi legati alla sostenibilità ambientale, sport e tempo libero. Tra le altre attività proposte in questo primo anno di vita: laboratori, un bando dedicato al welfare con due progetti finanziati, seminari sull'economia del mare e webinar.

Nel pomeriggio, il focus si è spostato sul tema della formazione, per sostenere la creazione di nuove professionalità e lo sviluppo delle competenze esistenti. In apertura Jessica Libri, sales account dell'agenzia per il lavoro Archimede, ha presentato Formatemp, il fondo che finanzia diverse tipologie di formazione destinate sia ai lavoratori in somministrazione sia per chi cerca un impiego. Lo scopo è creare lavoratori che si adattino alle esigenze delle aziende. Il rapporto tra imprese, industria e istituti di formazione è uno snodo fondamentale per i mercati legati all'economia del mare, soprattutto nei settori ad alta specializzazione. Ne ha parlato Marco Mancini, CFO Responsabile delle Human Resources di PL FERRARI. Gli investimenti in formazione sono fondamentali e altrettanto importante è l'integrazione tra formazione e inserimento in azienda. Dello stesso avviso Eugenio Massolo, presidente della

Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile, intervenuto al pannel. La sfida futura sta nella programmazione del Fondo sociale europeo, un piano settoriale sulla blue economy. L'assessore regionale alla Formazione Ilaria Cavo ha tracciato al Blue Economy Summit il quadro del prossimo settennato alla luce di una quantità maggiore di risorse e del PNNR.

Blue Economy Summit: salvaguardia del mare, sport nautici e turismo protagonisti della 2a giornata

(FERPRESS) – Genova, 15 OTT – Ambiente e sostenibilità del sistema marittimo protagonisti della seconda giornata del Blue Economy Summit in corso al Blue District di Genova. “Il tema della salubrità del mare e delle acque è fondamentale e nel corso degli anni sono stati fatti passi avanti grazie alla costruzione di depuratori – ha sottolineato in apertura l'assessore all'Ambiente del Comune di Genova Matteo Campora. “Esiste ancora il problema delle plastiche perché non vengono intercettate dagli impianti e per questo riteniamo importante l'opera di Lifegate con la tecnologia dei secchielli raccogli materiale. Dobbiamo lavorare sempre di più per la convivenza virtuosa tra ecosistema marittimo e marino”.

La sessione mattutina ha esplorato i progetti sulla salvaguardia del mare, ha parlato di biodiversità, di lotta alla plastica, toccando anche l'impegno delle compagnie di navigazione. “Siamo stati i primi al mondo a introdurre la propulsione a gas naturale liquefatto nelle navi da crociera –ha raccontato Davide Triacca, direttore sostenibilità di Costa Crociere. La nostra prospettiva al 2040-2050 è di andare a operare a zero emissioni”. L'impegno ambientale riguarda anche la vita di bordo e l'economia circolare: il 100% di rifiuti viene gestito, trattato e differenziato. Il vetro viene inviato a riciclo spinto e da oltre 10 anni la compagnia si impegna per la riduzione dell'utilizzo della plastica a bordo. Impegno nell'utilizzo di nuove tecnologie e combustibili alternativi per raggiungere emissioni zero in Co2 entro il 2050 anche da parte del Gruppo Grimaldi e ribadito da Alberto Portolano, Project Manager nel suo intervento.

L'elettrificazione delle banchine, come soluzione vincente ed efficace per l'abbattimento delle principali emissioni nocive delle navi in porto. Questo il punto di vista di Daniele Guarnaccia, Business Development di CETENA secondo il quale il grande fabbisogno di energia delle navi anche durante l'ormeggio, l'elettrificazione rappresenta già un'alternativa in grado di impattare in modo estremamente positivo sulle emissioni, già applicata in 20 porti e in via di applicazione in altri 27.

Andrea Cogliolo, senior director marine excellence centres di Rina, ha spiegato come stia cambiando la gestione delle acque di zavorra alla luce dell'entrata in vigore della convenzione internazionale dedicata a questo tema che provoca problemi ambientali pesanti: colonie di batteri, microbi e piccoli invertebrati si sviluppano in maniera massiva trovandosi senza antagonisti.

Sostegno al comparto marittimo da parte di Intesa Sanpaolo Private Banking che è intervenuta al panel. “È stato del tutto naturale essere, anche quest’anno, al fianco del Blue Economy Summit – ha sottolineato Gianni Debernardi, responsabile Area Private Valle d’Aosta, Piemonte e Liguria. Sono certo che, anche quest’anno, la collaborazione con questa manifestazione ci permetterà di tessere nuove e stimolanti relazioni con il tessuto imprenditoriale del territorio, in un ambito così strategico e fondamentale per l’economia intera del nostro Paese”.

La sessione del mattino si è conclusa con un focus dedicato ai progetti scelti e sviluppati nell’ambito del Blue district: Alice Micchini, vicedirettrice di Legambiente Liguria ha presentato il progetto Vogare che intende realizzare una ricerca nell’ambiente marino costiero e torrentizio dei principali organismi viventi che li caratterizzano, con l’obiettivo di analizzarli e classificarli per comprendere la qualità ecologica degli ambienti stessi e il livello della loro compromissione dovuta alla pressione antropica e ai cambiamenti climatici. Alberto Nicola Traverso, direttore generale di Bluenergy Revolution ha presentato il Biim, Battello ibrido innovativo modulare, un prototipo integrato in scala reale di un’imbarcazione costituita da materiali ecosostenibili, come legno, fibre e resine naturali, a propulsione elettrica a batteria e a celle a combustibile e un’innovativa trasmissione ibrida. Il progetto punta a dimostrare la validità dell’idrogeno come combustibile alternativo per la generazione di energia a bordo. Matteo Cornacchia, ricercatore dell’Università di Genova, e Gloria Chiappe, responsabile dell’ufficio tecnico di Exxro, hanno raccontato alla platea i processi a membrana per il trattamento di acque reflue prodotte a bordo nave.

Nel pomeriggio riflettori puntati sugli sport nautici e sulle attività di divertimento e relax legate all’accesso al mondo acquatico e, dalle 16.30 si è parlato del rilancio del turismo che viene dal mare e per il mare con una sessione dedicata.

“Siamo la prima regione per reddito pro-capite prodotto dalla blue economy – ha commentato Giovanni Toti Presidente della Regione – La Liguria è anche la sintesi del turismo inteso come ramo dell’economia del mare, abbiamo appena celebrato un Salone Nautico che ha festeggiato il cantiere più importante d’Europa per la nautica di diporto, siamo una Regione che può giocare un ruolo di punta in questo settore. Mettiamo insieme produzione, diporto, ospitalità, crociere – ieri c’era il sindaco di Miami qui in visita per siglare un importante accordo – il mondo sta ripartendo e noi dobbiamo ripartire veloci. Gli investimenti introdotti sono giganteschi e coinvolgono tutta la Regione e le sue infrastrutture. Credo serva un Ministero del Mare, che recuperi competenze che ora sono sparse, ma serve anche valorizzare e garantire autonomia ai territori che ospitano i porti più importanti”.

Dal TTG di Rimini, dove il Comune di Genova è presente per promuovere Genova e le sue riviere, si è collegata Laura Gaggero Assessore allo Sviluppo Economico Turistico e Marketing Territoriale per offrire un resoconto delle attività in corso per far diventare Genova sempre più meta turistica 365 giorni all’anno.

Venerdì 15 ottobre, dalle 9.00 alle 13.00, riflettori puntati su Start up, open innovation e percorsi professionali del settore della Blue Economy: un mare di opportunità e modelli di sviluppo.

Meet the innovators: ogni giorno, nell'atrio del Blue District gli esperti, gli studenti, le imprese e i cittadini potranno incontrare un'innovazione blue e i suoi artefici.

"Genova Blue Street" è la novità di questa edizione in cui le opportunità della blue economy scendono in piazza offrendo un programma di talk che si snoda lungo quattro luoghi del centro storico: Blue District, Chiostro delle Vigne e Piazza San Matteo e Chiostro San Lorenzo. Ogni giorno sono previsti aperitivi dalle 18 alle 20 con intrattenimento musicale e teatrale a tema mare.

Il Blue Economy Summit è promosso e organizzato dal Comune di Genova – Assessorato allo sviluppo economico portuale e logistico, assieme alla Direzione Sviluppo Economico – Progetti d'Innovazione del Comune. www.besummit.it

Blue Economy Summit: prima giornata dedicata al porto, alla diga foranea e al waterfront di Genova

(FERPRESS) – Genova, 13 OTT – Con una prima sessione dedicata alle "Prospettive di sviluppo del Porto di Genova", si è aperto il Blue Economy Summit a Genova da oggi fino al 16 ottobre. Dopo i saluti di benvenuto di Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo Economico Portuale del Comune di Genova, gli interventi introduttivi di Federico Delfino, rettore dell'Università di Genova, Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati e Marco Faimali, presidente area di ricerca del CNR Liguria, che ha sottolineato l'impegno dell'istituto per portare avanti una rivoluzione blu in questa città.

"Non dimentichiamo che il Mediterraneo- ha raccontato Faimali – rappresenta solo l'1% della superficie degli oceani, ma il 10% della biodiversità mondiale e sulle sue acque transita il 20% del PIL globale del mare, 5.600 miliardi di euro".

"In un'ottica di sviluppo, tutti lavoriamo per incrementare i traffici dell'attuale porto di Genova in previsione dello spostamento della diga foranea" – ha aggiunto Giovanni Stella, comandante in seconda del Porto di Genova. Lavoreremo perché non si creino intoppi ai traffici durante la realizzazione dell'opera. Occorre potenziare non solo il lato mare, ma anche ciò che c'è dietro il porto: il fattore tempo è fondamentale per la competitività di un porto". Dello stesso avviso Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, che ha presentato il progetto di green logistic valley per la val Polcevera che consente di utilizzare al meglio oltre 2 milioni di mq di terreni. "Sono porzioni di territorio inseriti in un contesto ideale tra porto e terzo valico, e includono le aree più depresse a livello di disoccupazione e descolarizzazione" – specifica Botta. Un progetto sostenibile, grazie all'utilizzo di energie alternative, che mira a creare centri ad alta automazione sfruttando la rete ferroviaria.

Edoardo Rixi, deputato e membro della commissione Trasporti, nel suo intervento al Summit, ha lanciato un grido d'allarme sulla nuova diga foranea: "C'è la necessità che il ministero dell'Ambiente vada più veloce. La Commissione di valutazione di impatto ambientale non è ancora stata costituita: è arrivata una lettera la settimana scorsa che chiede un termine di

180 giorni. Se il ministero non affretta i tempi non riusciremo a sostenere lo sviluppo dell'economia marittima ligure".

"Genova di fatto è una città laboratorio, e la risoluzione del rapporto tra porto e città deve essere un tema di ricerca, sviluppo e progettualità" ha sottolineato Riccardo Miselli, presidente dell'Ordine degli Architetti di Genova nell'introdurre la sessione Riqualificazione e valorizzazione del Waterfront delle aree portuali e della costa. "Occorre trasformare un'apparente criticità in una risorsa e opportunità che, quando si parla di lungomare, si può tradurre in qualità dell'ambiente, del lavoro e del tempo libero".

Il più grande parco cittadino, canali, 2.000 posti auto, zone a uso misto commerciale e produttivo, ma soprattutto la restituzione alla città di un'area che promette di diventare fortemente attrattiva, entro il 2024. È il futuro waterfront di Levante, di cui ha parlato al Blue Economy Summit, l'assessore al Bilancio e Lavori Pubblici del Comune di Genova, Pietro Piciocchi. Un progetto da 300 milioni di euro, parte dei quali di provenienza privata, che nasce prima del recovery plan e procede con ritmi veloci in città. " Il nostro obiettivo – ha spiegato Piciocchi – è il completamento dell'opera nel 2024, compresa la riqualificazione di Piazzale Kennedy, con la realizzazione dei canali e delle darsene già nell'aprile del 2022. Desideriamo creare il più grande distretto della nautica del Mediterraneo, un punto di riferimento che sia attrattivo anche di interessi e ulteriori investimenti".

Negli anni Novanta gli yacht non potevano neppure attraccare al porto di Genova, oggi la nautica professionale genovese è riunita nell'associazione Genova for Yachting, che racchiude oltre 50 realtà nei settori di servizi, marina, cantieri e tecnologie. Alberto Amico di Amico & Co ha spiegato come la presenza degli yacht a Genova non sia solo una scommessa vinta, ma una ricchezza per la città: "Grazie al progetto Genova superyacht hub siamo diventati non solo un centro per la cantieristica, ma per tutte le attività legate agli yacht" afferma Amico. Sono 51 i milioni di investimento messi sul territorio negli ultimi 7 anni".

La sessione è proseguita nel pomeriggio coinvolgendo, tra gli altri: Mauro Ferrando, presidente, Porto Antico, Filippo Delle Piane, consigliere, Camera di Commercio di Genova, Carmen Andriani, professore ordinario Dipartimento di Architettura, Università di Genova. Alle 16.30 si svolgerà la PREMIAZIONE del Contest Grafico Genova Blue Street, la Call4Ideas promossa dal Comune di Genova per la creazione di elaborati di Poster Art per valorizzare in città gli eventi della Blue Street.

Domani, giovedì 14 ottobre, dalle 9 in presenza e in streaming dal Blue District protagonisti Ambiente e sostenibilità dell'ecosistema marittimo per fare il punto sullo stato del mare italiano e sulle iniziative di prevenzione per la protezione del mare. Dalle 14 l'attenzione si sposterà sugli sport nautici e sulle attività di divertimento e relax legate all'accesso al mondo acquatico. Dalle 16.30 la sessione Il rilancio del turismo che viene dal mare e per il mare affronterà il tema delle prospettive di sviluppo del settore dopo le perdite dell'ultimo anno, a partire dai fondi del PNRR destinati alla ripartenza del turismo nautico, per poi soffermarsi sull'analisi dei servizi offerti dai porti turistici italiani.

Meet the innovators: ogni giorno, nell'atrio del Blue District gli esperti, gli studenti, le imprese e i cittadini potranno incontrare un'innovazione blue e i suoi artefici.

"Genova Blue Street" è la novità di questa edizione in cui le opportunità della blue economy scendono in piazza offrendo un programma di talk che si snoda lungo quattro luoghi del centro storico: Blue District, Chiostro delle Vigne e Piazza San Matteo e Chiostro San Lorenzo. Ogni giorno sono previsti aperitivi dalle 18 alle 20 con intrattenimento musicale e teatrale a tema mare. La Blue Street ha l'obiettivo di creare momenti di connessione tra il porto e la città e di dibattito per la cittadinanza sulle opportunità che offre la Blue Economy. Il Blue Economy Summit è promosso e organizzato dal Comune di Genova – Assessorato allo sviluppo economico portuale e logistico, assieme alla Direzione Sviluppo Economico – Progetti d'Innovazione del Comune. www.besummit.it

ENAC incontra Leonardo: lo sviluppo della mobilità aerea avanzata quale obiettivo strategico di istituzioni e industria

(FERPRESS) – Roma, 13 OTT – Lo sviluppo della Advanced Air Mobility – AAM, mobilità aerea avanzata, quale obiettivo strategico nazionale, è stato l'oggetto principale dell'incontro odierno del Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) Avvocato dello

Stato Pierluigi Di Palma e del Direttore Generale Alessio Quaranta con l'Amministratore Delegato di Leonardo, Alessandro Profumo e il Direttore Generale Lucio Valerio Cioffi.

Oltre ai vertici, hanno partecipato al meeting il Direttore Centrale Regolazione Aerea Fabio Nicolai e il Direttore Centrale Vigilanza Tecnica Claudio Eminente dell'ENAC. Sono state affrontate tematiche quali la transizione digitale ed ecologica nel settore dell'aviazione civile attraverso lo sviluppo di soluzioni di mobilità intelligente e sostenibile che guardino oltre il trasporto aereo tradizionale e promuovano una rinnovata crescita economica e industriale della filiera nazionale. Durante l'incontro si sono avanzate ipotesi volte alla realizzazione delle iniziative tese ad attuare le azioni contenute nel Piano Strategico Nazionale per Advanced Air Mobility (2021-2030), sviluppato dall'ENAC, valorizzando un programma di investimenti pubblici e privati in grado di stimolare l'innovazione nei diversi settori coinvolti, attraverso lo sviluppo di servizi ad alto tasso di innovazione per i cittadini e con un dialogo continuo con le esigenze dei territori.

A tale riguardo l'ENAC, nel corso di quest'anno, ha avviato un percorso con le Regioni, le città metropolitane e le istituzioni territoriali per raccogliere le loro esigenze e contribuire a sviluppare congiuntamente, con accordi mirati, un ecosistema per la graduale implementazione di una mobilità aerea intelligente urbana e non, al servizio del cittadino e della comunità, capace di adeguarsi alle diverse esigenze nazionali e potenzialmente esportabile nel più ampio contesto europeo, tutto mediante il rafforzamento e la ratifica di forme di collaborazione e di semplificazione amministrativa delle istituzioni interessate.

In tale ambito si inserisce anche il recente Protocollo con Cortina in vista dei Giochi Invernali di Milano – Cortina del 2026, per lo sviluppo della mobilità urbana ed extra urbana, incentrata sulla sostenibilità ambientale, sulla differenziazione dei servizi attivabili, sulla flessibilità di raggiungere le aree meno collegate così da interconnettere il territorio.

Convegno sistema gomma: il ruolo del TPL tra sostenibilità, nuove tecnologie e post emergenza

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – “Il trasporto pubblico locale è stato l’elemento di maggior resilienza nel periodo drammatico della pandemia. Ora bisogna ripartire utilizzando le nuove tecnologie per fare un vero salto di livello, che il settore attende da troppi anni.

Si ritorna a parlare di riforma, Asstra è da sempre disponibile ad ogni confronto per una nuova regolamentazione che affronti i tanti problemi ancora irrisolti, ma purché si operi in una logica di sistema, perché il TPL è uno dei tanti elementi che determinano la vita della città, a partire da una nuova regolamentazione degli orari cittadini realizzando quei progressi che non si sono potuti realizzare neanche nel periodo pandemico”.

È quanto ha affermato il presidente di Asstra, Andrea Gibelli, aprendo i lavori della tavola rotonda su “Il ruolo del trasporto su gomma tra sostenibilità, nuove tecnologie e post emergenza”, nel corso delle giornate di studio di AIIT, ANAV, ASSTRA e ASSTRA SERVICE per il 4° seminario “Sistema su gomma nel Trasporto passeggeri”.

La riforma del TPL è uno degli impegni del governo e il Parlamento è già stato investito delle proposte elaborate dalla Commissione Mattarella, che affrontano i vari problemi del settore. Sul tema del federalismo fiscale del TPL, previsto anche dagli impegni di riforma assunti con l’UE con il PNRR, si è intrattenuto Salvatore Bilardo, del Ministero dell’Economia e delle Finanze.

Le problematiche delle amministrazioni locali per la gestione del TPL hanno fatto oggetto dell’intervento di Federico Manzoni, assessore per le politiche di mobilità del comune di Brescia, che è intervenuto a nome dell’ANCI in luogo del presidente Decaro. Il rappresentante dell’ANCI ha ricordato che il settore attende ancora l’applicazione dei costi standard per rivedere i criteri di ripartizione delle risorse del Fondo nazionale trasporti, superando il criterio della spesa storica. Il TPL ora è atteso dalla sfida della transizione energetica, ma per realizzarla occorre adottare una logica di sistema, creare nuovi siti di stoccaggio, alimentazione e per realizzare queste operazioni è indispensabile che vengano rimossi gli ostacoli provenienti dai tanti organismi che oggi hanno competenza per la realizzazione di lavori, di riconversione degli edifici e tutti quegli interventi di sistema che la transizione richiede.

Arrigo Giana, presidente di AGENS e direttore di ATM, ha rilevato le stesse problematiche soprattutto per quanto riguarda l’effettuazione delle gare, che oggi hanno procedure incompatibili con la necessità di velocizzare al massimo i tempi di realizzazione degli interventi, anche per tener conto dei vincoli posti dal PNRR. Per Giana è indispensabile

anche superare uno dei più gravi problemi del settore, cioè l'eccessivo nanismo delle aziende TPL che oggi in Italia sono oltre 900.

Fulvio Bonavitacola, coordinatore Commissione Infrastrutture della Conferenza delle Regioni, ha evidenziato le complesse problematiche del rapporto con le Regioni in relazione agli impegni contenuti nel PNRR, soprattutto in relazione alle difficoltà di operare in una logica non settoriale e non realmente di sistema.

Marco Medeghini, consigliere nazionale AIT, e Giuseppe Vinella, presidente ANAV, hanno rimarcato i molti ritardi che il TPL ha accumulato per l'incapacità di riformarsi, ma anche di realizzare quegli interventi previsti a livello legislativo o addirittura già finanziati. Vinella ha ricordato che non si sono riusciti a spendere fondi stanziati nel 2017, e rilevato che in troppe situazioni locali gli affidamenti alle aziende TPL continuano in regime di proroga senza effettuare le gare. Tutti i protagonisti della tavola rotonda hanno espresso comunque la consapevolezza che il settore è alla vigilia non solo di una nuova riforma, ma anche di una trasformazione sempre più indispensabile.

Convegno sistema gomma: Gibelli (ASSTRA), integrare soluzioni sostenibili e tecnologie informazione innovative

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – "Il ruolo che assumerà il trasporto su gomma dipende dagli stimoli e dalle risposte su tre temi strettamente interrelati: la lezione ereditata dalla fase post-emergenza, l'apporto delle nuove tecnologie e come intenderemo la sostenibilità.

Va anzitutto detto che il TPL su gomma ha infatti tenuto in piedi il Paese durante il lock-down, un servizio essenziale, punta avanzata di un sistema di sicurezza per quanto riguarda la tenuta economica e sociale del Paese.

La pandemia ha inoltre riposizionato la mobilità su un nuovo paradigma dove le tecnologie, (a cominciare da quelle cosiddette MaaS – Mobility as A Service, legate per esempio alla bigliettazione e al conteggio delle persone) costituiscono un patrimonio nel prossimo futuro quando usciremo definitivamente dal perimetro dell'emergenza, consentendo un salto quantico verso quello che viene definito come il "New Normal", tutto da costruire. Le nuove tecnologie incrociano infatti il nuovo paradigma della mobilità e consentono a tutti noi, ad esempio, di partecipare ad un appuntamento in forma ibrida, a distanza e in presenza. L'esperienza quotidiana ci dice questo: sta emergendo un nuovo modo di muoversi in cui la disponibilità di informazioni diventa centrale per l'utente per scegliere i percorsi, le offerte e i mezzi migliori. La società che ci attende avrà più bisogno di muoversi, ma per motivi diversi da quelli di oggi, legati a come verrà interpretata la sostenibilità nel prossimo futuro. La sostenibilità impone di ripensare i tempi della città e di ridisegnarle attorno a un nuovo rapporto tra mobilità collettiva e individuale che dovranno cambiare radicalmente. Si tratta cioè di integrare soluzioni sostenibili nella transizione energetica con nuove tecnologie dell'informazione per migliorare il rapporto tra domanda e offerta, rigida e flessibile.

Il TPL sarà vincente se riuscirà ad accedere a tutti finanziamenti e attivare progettualità alternative alla mobilità individuale perché un'auto elettrica occupa lo stesso spazio di una a combustione, senza miglioramenti sulla congestione delle nostre città. Bisogna quindi andare verso la transizione energetica, ma senza ingenuità. Un autobus che porta 50 persone libera le città da un numero x di auto offrendo mobilità "on demand". Questa è la sfida che oggi il TPL accetta".

Lo ha dichiarato Andrea Gibelli, Presidente di ASSTRA, l'associazione nazionale del TPL, in occasione della Tavola Rotonda "Il ruolo del trasporto su gomma tra sostenibilità, nuove tecnologie e post emergenza" che si è tenuta durante le giornate di studio del 4° Seminario "Sistema su Gomma nel Trasporto Passeggeri" in corso presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e organizzato da ASSTRA.

Bisogna fare una grande operazione verità. Noi abbiamo sostenuto, insieme alle altre associazioni anche in pieno lock-down, che i mezzi del TPL erano e sono posti più sicuri rispetto a tantissimi altri. Il problema è che c'è stato un incidente diciamo di natura più politica che organizzativa relativa alla non differenziazione degli orari delle scuole, quindi il TPL è stato messo sotto la lente di ingrandimento. Questo tentativo di rappresentare che il TPL un posto non adeguato per la sicurezza dei cittadini e del personale è totalmente destituito di fondamento: lo testimoniano i numeri espressione del grande sforzo quotidiano delle aziende del TPL nella pianificazione del servizio e nell'impiego di tutte le tecnologie di sanificazione disponibili. La congestione del traffico nei grandi centri degli ultimi giorni e i mezzi pubblici mezzi vuoti a Roma sono il risultato di questa paura e di certa cattiva informazione frammentata e senza governo. Se oggi capita di vedere una persona da sola in macchina con la mascherina è una contraddizione legata probabilmente a questo disagio che viviamo. Ripensare in tempi delle città vuol dire cogliere l'occasione per ripensare la morfologia delle città dei prossimi decenni" ha aggiunto Gibelli.

Mercintreno: PNRR e obiettivo ferrovia al 30%. Se non ora quando?

(FERPRESS) – Roma, 13 OTT – Tredicesima edizione di Mercintreno, il tradizionale appuntamento di confronto tra i principali stakeholder del settore. Per il trasporto ferroviario merci, mentre il Paese intercetta una significativa ripresa economica dopo la pandemia, si tratta probabilmente di un'occasione unica, come ha sottolineato Guido Gazzola, vice presidente di ASSOFERR e Confrtrasporto, che si è chiesto: "Se non ora, quando?", in relazione anche all'utilizzo dei fondi del PNRR.

L'obiettivo di trasferire entro il 2030 il 30% delle merci per ferrovia può essere raggiunto se si adotta una logica di sistema, e se si punta sull'innovazione e sulla digitalizzazione. I dati confermano che l'investimento maggiore deve riguardare l'intermodalità, che a livello europeo – nell'ultimo decennio – ha conosciuto comunque la crescita maggiore (+34%, oltre il 3% annuo. Sulla crescita complessiva della catena logistica ha insistito nella relazione anche Andrea Giuricin, che ha evidenziato i dati principali di un settore, che – in questi anni – ha mostrato capacità di resilienza anche nel periodo della pandemia ed ha buone

prospettive di crescita, se riesce a sciogliere i nodi – burocratici o di mancata semplificazione – che ne frenano lo sviluppo.

La crescita infrastrutturale è elemento essenziale per lo sviluppo del settore, e l'amministratore delegato di RFI-Rete ferroviaria italiana ha ricordato gli importanti investimenti per adeguare l'intera agli standard europei per il traffico merci, che prevedono adeguamento delle gallerie, aumento della capacità per asse e binari per la formazione di treni lunghi 750 metri. Tra gli interventi di semplificazione di RFI, la Fiorani ha ricordato l'adozione del progetto Easy RAI Freight, realizzata in collaborazione con gli operatori per la semplificazione, la digitalizzazione e una maggiore efficienza dell'intero sistema, un progetto molto importante che sta avendo anche molto successo.

La prima sessione di Mercintreno 2021 è stata introdotta e moderata da Andrea Giuricin (Università Bicocca) e dalle relazioni di Maurizio Castelletti (DG Mobilità e Trasporti – UE), Vera Fiorani (amm. del. e dir. gen. RFI), Domenico De Bartolomeo (Direttore ANSFISA), Guido Nicolini (presidente Confetra), Guido Gazzola (vicepresidente ASSOFERR e Confrasperto).

La merce non si trasferirà sul treno perché è green, ma se il trasporto ferroviario riuscirà ad essere realmente competitivo, ha sottolineato Guido Gazzola. E per diventare competitivo – ha sottolineato ancora Gazzola – non servono sterili contrapposizioni, ma una condivisione di sistema, come ha avuto occasione di sottolineare il ministro Giovannini nell'ultimo Forum di Pietrarsa con l'invito esplicito a lavorare insieme. Per Gazzola le merci per ferrovia possono essere alla vigilia di una rivoluzione con valore addirittura storico se si realizzano alcune condizioni soprattutto sul terreno dell'innovazione. Nell'immediato occorre superare due criticità come la carenza di macchinisti (ma anche di autisti nell'autotrasporto) e la necessità di prorogare misure di sostegno al settore come il Ferrobonus e il Marebonus, ma la vera scommessa è realizzare importanti innovazioni tecnologiche su strumenti essenziali come i carri ferroviari merci e sulla infrastruttura ferroviaria. Sui carri – ha spiegato Gazzola – è importante adottare il sistema di aggancio automatico dei carri, una rivoluzione che trasferisce l'elettricità del locomotore al vagone ferroviario e lo rende strumento per uno sviluppo della digitalizzazione con prospettive importantissime. Sull'infrastruttura, secondo il vicepresidente di ASSOFERR, un investimento importante sarebbe l'adozione sui binari dei portali diagnostici, che verificano eventuali anomalie del carro, consentono un elevato risparmio dei costi e soprattutto aumentano notevolmente i livelli di sicurezza.

Sul tema della sicurezza, è intervenuto il direttore di ANSFISA Domenico De Bartolomeo, che da quattro mesi guida l'agenzia con l'intenzione di aumentarne soprattutto la capacità operativa per garantire risultati pratici di aumento della sicurezza. Lotta alla burocrazia, semplificazione delle procedure, aumento dei controlli sullo stato effettivo delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie, attività finalizzata ad aumentare la sicurezza agendo soprattutto con la prevenzione.

Gli interventi di Guido Nicolini, per Confetra, e di Luigi Legnani, per FerCargo, hanno sottolineato soprattutto l'importanza della condivisione degli obiettivi di modernizzazione

del sistema, il trasporto ferroviario merci è la modalità più ecologica (solo 0,5% delle emissioni nocive globali), ma ha bisogno della funzionalità dell'intera catena logistica per garantire la migliore efficienza.

Logistica e infrastrutture ferroviarie a Mercintreno 2021. Presente anche il Gruppo FS

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – La nuova mobilità che verrà con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza passa anche per il trasporto ferroviario merci. Se ne è parlato mercoledì 13 ottobre nel forum "Mercintreno" ospitato nella sede del CNEL, evento atteso da tutti i maggiori stakeholder del comparto a cui hanno preso parte circa 40 speaker, tra cui alcuni alti rappresentanti del Gruppo FS. Al centro dei lavori, oltre agli effetti del PNRR, i prossimi obiettivi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030, insieme all'approfondimento di alcuni temi che hanno animato il dibattito sul settore: dalla carenza dei macchinisti alle criticità presenti per le connessioni di ultimo miglio ferroviario, in un momento storico in cui anche i committenti di trasporto merci sono alla ricerca di soluzioni che minimizzino l'impatto dei trasporti sull'ambiente, e dove le infrastrutture ferroviarie e la logistica assumeranno sempre più ruoli da protagonisti.

Se infatti negli ultimi tempi si sia ben compreso quanto strategico possa essere l'elemento infrastrutturale, con i suoi piani di investimenti, ammodernamento e implementazione, va anche detto che per raggiungere l'obiettivo del 30% di merci trasportate su ferrovia entro il 2030 sarà necessario puntare su adeguati fattori della produzione. "Oggi le merci che viaggiano su rotaia sono circa il 10%, con una domanda in crescita forte anche di un aumento della produzione industriale e dei consumi", ha evidenziato nel corso del suo intervento Marco Gosso, AD di Mercitalia Logistics. "Ma in questo contesto – ha proseguito – l'accrescimento dell'offerta infrastrutturale non è tutto". Secondo Gosso sarà infatti prioritario disporre in futuro di fattori di produzione che siano in quantità sufficiente e abbiano altresì caratteristiche tecniche adeguate a soddisfare la domanda, offrendo nel contempo servizi attraenti e competitivi rispetto alle alternative di trasporto. "Al momento il trasporto ferroviario merci utilizza circa 500 locomotori elettrici, 200 locomotori da manovra, 20mila carri e 2.800 tra macchinisti e personale di bordo. È importante che nei prossimi otto anni gli operatori ferroviari in Italia mettano in servizio circa mille locomotori, 300 locomotori di manovra, e 40mila nuovi carri in aggiunta ai rotabili che nel frattempo saranno rottamati. Sarà inoltre necessario – ha sottolineato Gosso – che le imprese formino e inseriscano circa 5.600 nuovi macchinisti, oltre che sostituire quelli che in questo periodo di tempo saranno andati in pensione o si sposteranno in altri settori".

Presente al think thank Mercintreno, anche l'amministratrice delegata di Rete Ferroviaria Italiana Vera Fiorani, che sul piano infrastrutturale ha spiegato come in questo momento la società di FS stia lavorando su attività di miglioramento della connessione ferroviaria su 13

porti e 10 interporti, con un pacchetto di attività molto rilevanti. “Nel 2024 l’infrastruttura ferroviaria sarà molto più disponibile da questo punto di vista, mentre nell’ultimo anno c’è stata una grande esplosione di traffico merci sulla linea adriatica”, ha ricordato l’AD di RFI. Per Maria Giaconia, AD di Mercitalia Rail, gli sforzi che si stanno portando avanti sulle infrastrutture, grazie anche allo stanziamento di cifre importanti, fanno registrare parziali benefici indiretti verso il settore delle merci, dell’intermodalità e della logistica. “Le aspettative delle Imprese Ferroviarie vanno nella direzione di un auspicabile aumento della quota parte riservata al rinnovo materiale rotabile. Per rilanciare il settore, raggiungere l’obiettivo dello shift modale e rispettare gli inderogabili e sempre più stringenti requisiti energetici e ambientali, sono necessari pesanti investimenti sul rinnovo e la modernizzazione della flotta, l’ultimo miglio dei collegamenti ai terminal – i quali rappresentano i colli di bottiglia della catena logistica – e sulla digitalizzazione di tutti i suoi anelli”.

Mercintreno: l’infrastruttura ferroviaria nel PNRR. Porti, interporti, ultimo miglio; i nodi ancora da sciogliere

(FERPRESS) – Roma, 13 OTT – Il PNRR prevede 24,7 miliardi per investimenti sull’infrastruttura ferroviaria. Il PNRR dell’Italia è stato premiato a livello europeo per la coerenza degli investimenti in direzione della transizione energetica e della sostenibilità ambientale.

L’obiettivo di trasferire sulla modalità ferroviaria il 30% di quota del trasporto delle merci è ambizioso, come ha sottolineato la viceministro Teresa Bellano, che ha ricordato come l’Italia soffra ancora di un grave handicap, con il 12% di quota modale della ferrovia contro un 18% di media.

La seconda sessione di Mercintreno 2021 è vissuta dal confronto degli operatori di porti, interporti e associazioni delle imprese del settore sulle opportunità offerte dal PNRR, ma anche sulle criticità che persistono e sui nodi che rimangono ancora da sciogliere. In particolare, i rappresentanti dei porti hanno evidenziato una dimensione degli investimenti che non copre tutte le esigenze, ma soprattutto tutti gli ostacoli che permangono per la realizzazione degli interventi necessari, soprattutto per quanto riguarda i collegamenti di ultimo miglio.

L’ultimo miglio è un problema che riguarda anche il trasporto ferroviario, come denunciato in particolare da Antonio Tieri, presidente di FerCargo Manovra, che ha ricordato come nel PNRR gli investimenti sull’ultimo miglio non di proprietà di RFI siano praticamente pari a zero, penalizzando lo sviluppo di un settore che sarebbe importante per raccordare i siti di produzione delle imprese con la ferrovia.

Ostacoli, soprattutto sul piano normativo, esistono anche per il materiale rotabile, come ha ricordato Alberto Lacchini, presidente di FerCargo Rotabili. La rete infrastrutturale europea – ha sottolineato Lacchini – in pratica non esiste, ogni paese continua ad avere regolamentazioni e sistemi di circolazione diversi, e tutto questo significa maggiori oneri per le imprese ferroviarie costrette ad adattare con costosi macchinari di interoperabilità le



locomotive e ulteriori ostacoli per lo sviluppo del settore. Anche in Italia, il progetto di RFI di attrezzare l'intera rete col sistema ERTMS rappresenta un importante investimento in termini di modernizzazione, ma i costi per l'attrezzaggio di tutto il parco veicoli con i sistemi a bordo non possono ricadere sulle imprese, comportando

un aumento dei costi stimato intorno al 4%, che le imprese poi dovrebbero scaricare sui clienti deprimendo le possibilità di crescita del settore.

La presidente della Commissione Trasporti, Raffaella Paita, ha riconosciuto che il PNRR non è perfetto e non risponde totalmente alle esigenze degli operatori. Si tratta, però, di un enorme passo avanti ed ora l'importante è cominciare a realizzare il Piano, che non esaurisce tutti gli interventi che dovranno essere realizzati in Italia. Successivi interventi – ha proseguito la Paita – potranno correggere eventuali deficienze, riguardanti soprattutto il settore dell'ultimo miglio, e contribuire alla crescita che deve riguardare l'intero sistema. Per la Paita, c'è comunque un'importante inversione di tendenza rispetto ad un recente passato, che aveva visto il prevalere di una cultura del non fare, mentre il PNRR rappresenta una svolta fondamentale creando un'occasione che l'Italia non può mancare.

REGIONE LAZIO

Curzio Schiaffini, fondatore della storica azienda Schiaffini Travel, festeggia un compleanno speciale, 100 anni

Dal 1949 ad oggi l'azienda Schiaffini Travel ne ha fatta di strada, guidata dal suo fondatore Curzio.

Curzio Schiaffini, nato a Marino il 9 Ottobre 1921, da giovanissimo era impegnato in Aeronautica presso le basi italiane in Libia dove si occupava della manutenzione degli aerei militari.

Grazie al suo coraggio, alla sua lungimiranza, alla sua costanza e dedizione al lavoro ed alla sua caparbia di strada fino ad oggi ne ha fatta davvero tanta.

Nel 1949, ebbe inizio l'odierna attività con il primo vero lavoro che fu quello di prendere in gestione l'autolinea Marino – Ciampino – Roma acquistando il primissimo autobus urbano.

Agli inizi degli anni '60 arrivò la concessione per svolgere il servizio di trasporto pubblico urbano del Comune di Marino.

Nel **1985**, viene costituita la "Schiaffini Travel di Schiaffini Curzio & C. – Società in Nome Collettivo" mediante trasformazione dell'azienda che infine nel **2002** viene trasformata in Società per Azioni con l'attuale denominazione che quindi **da oltre 70 può contare oggi su oltre 300 lavoratori tra autisti, impiegati, addetti alla manutenzione, addetti alla assistenza di bordo, oltre 200 autobus** e che svolge servizi per la mobilità nell'area di Roma con i collegamenti tra gli Aeroporti della Capitale e Roma Termini, nell'area Castelli Romani (Castel Gandolfo – Ciampino – Frascati – Grottaferrata – Marino – Monte Porzio Catone – Nemi – Rocca di Papa – Velletri), nella splendida Isola di Ponza, nel quadrante Anguillara Sabazia – Trevignano Romano – Fiano Romano – Formello – Fiano Romano oltre ai classici servizi di noleggio autobubus.

AdR: Fiumicino primo scalo in Italia a disporre di carburante sostenibile per aviazione

(FERPRESS) – Fiumicino, 15 OTT – L'aeroporto di Fiumicino è il primo scalo in Italia a rendere disponibile il SAF (Sustainable Aviation Fuel), una miscela di Jet tradizionale con componente biogenica, quest'ultima in grado di ridurre le emissioni di CO2 del 60-90%.

Grazie all'accordo strategico sottoscritto tra ADR e Eni, la nuova compagnia ITA ha potuto utilizzare il SAF su alcuni voli già dal primo giorno di avvio delle operazioni. E' un'ulteriore accelerazione di Aeroporti di Roma sul fronte della sostenibilità dopo che lo scalo di Fiumicino ha ottenuto come primo aeroporto in Europa la più alta certificazione Airport Carbon Accreditation 4+ "Transition" di ACI Europe sulla riduzione di CO2, in linea con l'obiettivo, dichiarato lo scorso anno e fissato nel Sustainability-Linked Bond emesso lo scorso aprile, di azzerare le proprie emissioni di gas serra già entro il 2030, in largo anticipo rispetto ai target originari di settore.

L'intesa con Eni, che ha permesso la distribuzione in tempi record del SAF a Fiumicino in vista di una ulteriore diffusione a breve, prevede la definizione di un programma congiunto di sviluppo di servizi di mobilità sostenibile e di distribuzione ai clienti finali, anche per la decarbonizzazione dei mezzi di terra, oltre a progetti di integrazione energetica, in coerenza con i modelli più avanzati di transizione e digitalizzazione.

"La decarbonizzazione del settore – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma, Marco Troncone – è una priorità assoluta e servono risposte immediate e azioni concrete: per l'abbattimento delle emissioni del traffico aereo la risposta oggi è il SAF, e grazie alla partnership con Eni oggi comincia la sua diffusione a Fiumicino. Siamo felici che ITA rappresenti un elemento di novità anche sul fronte green, con l'utilizzo di SAF a Fiumicino già nel giorno del proprio debutto. E' un segnale significativo della volontà di implementare soluzioni innovative, sostenibili e realmente efficaci, per la ripresa di un settore strategico per il nostro territorio e per il Paese. La sfida è ora assicurare che la

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 11 ottobre al 18 ottobre 2021

fornitura di carburante sostenibile possa presto essere un'opzione disponibile per tutti i vettori che ne faranno richiesta: a tal fine sarà essenziale porre in essere una politica incentivante per un rapido incremento della produzione e per garantire livelli di costo compatibili con il mercato".

Civitavecchia: D'Amato, a oggi nessuna criticità. Collaborazione con Autorità portuale, Compagnia dei lavoratori e Capitaneria

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – “Stamani ho avuto un colloquio telefonico con il Direttore generale della Asl Roma 4, Cristina Matranga per fare un punto della situazione sulla campagna vaccinale. La Asl ha da tempo costituito un hub vaccinale proprio presso il Porto di Civitavecchia e sono state finora eseguite oltre 10 mila vaccinazioni al personale marittimo e della logistica.

Ad oggi non si segnalano criticità e sin dall’inizio della pandemia vi è stato sempre un rapporto di forte collaborazione sia con l’Autorità portuale, che con la Compagnia dei lavoratori e la Capitaneria di porto, per mettere in sicurezza sia il personale che le attività economiche”.

Lo dichiara l’Assessore alla Sanità della Regione Lazio, Alessio D’Amato.

AGENDA

18° Rapporto AUDIMOB sulla mobilità degli italiani in streaming il 17 novembre

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – Mercoledì 17 novembre p.v., presso il Parlamentino del CNEL, sarà presentato il 18° Rapporto AUDIMOB

sulla mobilità degli italiani.

Il Convegno che vedrà la partecipazione del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Presidente del CNEL, potrà essere seguito in presenza (su invito) e in streaming sulla piattaforma digitale del CNEL.

Seguiranno il Programma del Convegno e le modalità per la connessione in streaming.



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