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

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 37anno X, dal 8 novembre al 15 novembre 2021

con la collaborazione di fer PRESS AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Sommario

INTERNAZIONALE 4
Consiglio UE adotta la riforma della tariffazione stradale per incentivare trasporti più puliti ed efficienti 4
FedEx Express potenzia le capacità del network aereo intraeuropeo e intercontinentale in vista della prossima Peak Season 5
Webuild: nei primi 9 mesi del 2021 nuovi ordini per circa 10,5 miliardi 7
Webuild: Pietro Salini, alleanza trasversale pubblico-privato per esecuzione PNRR con investimenti in formazione giovani e sicurezza 11
Cop26 di Glasgow: Mims in linea con gli obiettivi per contrastare la crisi climatica 12
Consiglio UE adotta la riforma della tariffazione stradale per incentivare trasporti più puliti ed efficienti 13
Trasporto dell'ultimo miglio senza fossili per le navette ferroviarie che operano da e per il porto di Göteborg 15
Accordo tra DHL Supply Chain e il Gruppo OTB per la gestione delle attività logistiche . 16
Forum Internazionale Conftrasporto: Giovannini, 2022 anno cruciale per politiche logistica e di sistema 16
ITALIA 17
SUDOCO: approvato il regolamento su Sportello unico doganale e dei controlli 17
Codice della Strada: da oggi in vigore le nuove norme contenute nella legge di conversione del Decreto infrastrutture e trasporti 18
Pnrr: 13 Comuni hanno presentato manifestazione di interesse per 'Mobility as a Service'. Ne verranno selezionati 3 20
ANITA: si avvicina il regolamento che introduce la disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli 21
Enav: approvato resoconto intermedio di gestione. Forte ripresa del traffico aereo in estate con punte a livelli pre-pandemici 21
Codice della Strada: da oggi in vigore le nuove norme contenute nella legge di conversione del Decreto infrastrutture e trasporti 24
Legambiente: crolla il TPL, aumentano le auto circolanti. Restano preoccupanti livelli di smog. I dati di ecosistema urbano 25
Zampieri Holding Srl sempre più "green": firmato l'accordo volontario con il Ministero della Transizione Ecologica 29

Decreto Clima: 20 mln per il trasporto scolastico sostenibile. On line la graduatoria degli ammessi 31

ITA Airways: il programma loyalty Volare supera i 100.000 iscritti. Ad oggi i soci sono 129.000 31

Club Italia: bigliettazione elettronica, le straordinarie opportunità del mondo digitale.... 32

Pnrr: Mims, aumentano opere sottoposte a dibattito pubblico per un maggior coinvolgimento delle comunità locali 33

Logistica e intermodalità per lo sviluppo sostenibile. FS al Forum Conftrasporto-Confcommercio 33

Assemblea nazionale ANCI: Gualtieri, sui trasporti Roma e Milano lavoreranno insieme e presenteranno progetti comuni 35

XXXVIII Assemblea annuale ANCI: Truzzu, PNRR sfida epocali. Ma occorrono procedure diverse 35

Nuova veste grafica per Trenitalia.com. Sito rinnovato ottimizzando servizi, funzioni e contenuti..... 36

Forum Internazionale Conftrasporto: Giovannini, 2022 anno cruciale per politiche logistica e di sistema 37

Forum Internazionale Conftrasporto: Catalano (Mims), la transizione avrà tempi più rapidi, non più lunghi. Gli impegni di Cop 26 38

I principali mercati automobilistici uniti in un progetto di regolamento su durata batterie dei veicoli elettrici 39

REGIONE LAZIO 40

Linea Firenze-Roma: modifiche alla circolazione ferroviaria per installazione nuove tecnologie..... 40

Aeroporti di Roma celebra la riapertura del turismo con gli Stati Uniti 40

AdSP MTCS: prosegue il trend positivo per il network portuale laziale. Civitavecchia traina la ripresa: +21,5% 41

Piastra logistica Terni-Narni: ok in giunta regionale a convenzione con Rfi per collegamento con Orte-Falconara 42

ROMA CAPITALE 44

Logistica e intermodalità per lo sviluppo sostenibile. FS al Forum Conftrasporto-Confcommercio 44

La rete delle ciclabili di Roma entra su Google Street View. Video in fase di elaborazione 45

INTERNAZIONALE

Consiglio UE adotta la riforma della tariffazione stradale per incentivare trasporti più puliti ed efficienti

(FERPRESS) – Roma, 11 NOV – Il Consiglio Ue ha dato il via libera a norme più rigorose ed estese in materia di tariffazione stradale (direttiva Eurobollo) per incentivare trasporti più puliti ed efficienti. La normativa riveduta comprende un nuovo sistema in materia di emissioni di CO2 al fine di ridurre l'impronta di carbonio dei trasporti in linea con il Green Deal europeo e con l'accordo di Parigi.

Queste nuove norme in materia di tariffazione stradale e il nuovo sistema in materia di emissioni di CO2 rappresentano un passo importante verso il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE. Promuovere l'uso dei veicoli più puliti e più efficienti in termini di consumo di carburante renderà i trasporti più sostenibili.

I bolli di circolazione basati sulla durata saranno gradualmente eliminati per i veicoli pesanti sulla rete centrale TEN-T entro otto anni dall'entrata in vigore della direttiva. Nei casi in cui applicano un sistema comune di bolli, come il trattato sull'Eurobollo, gli Stati membri disporranno di due anni aggiuntivi per adattare o sopprimere tale sistema.

Le strade interessate dall'eliminazione graduale sono le strade principali sulle quali si concentra la maggior parte del transito internazionale di veicoli commerciali. Gli Stati membri possono continuare ad applicare bolli di circolazione su altre parti della loro rete.

Deroghe all'eliminazione graduale dei bolli di circolazione sono consentite in circostanze debitamente giustificate, ad esempio in caso di bassa densità di popolazione o quando un bollo si applica a un tratto limitato di strada, previa notifica alla Commissione.

Gli Stati membri avranno anche la possibilità di istituire un sistema di tariffazione combinato per i veicoli pesanti o per alcune tipologie di veicoli pesanti, che associ elementi basati sulla distanza e sulla durata e integri i due strumenti di differenziazione (il nuovo strumento basato sulle emissioni di CO2 e quello esistente basato sulle classi EURO). Questo sistema consentirà la piena attuazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", lasciando nel contempo agli Stati membri la necessaria flessibilità nella progettazione dei propri sistemi di tariffazione stradale.

Come principio di base della tariffazione stradale, tuttavia, gli Stati membri mantengono la facoltà di applicare pedaggi e diritti di utenza per le varie categorie di veicoli, quali veicoli pesanti, veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, pullman e autobus, veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri, minibus e autovetture, indipendentemente gli uni dagli altri. Ad esempio, gli Stati membri possono decidere di non applicare alcuna tassa agli autobus.

In base alle norme sui periodi di validità dei bolli di circolazione, questi ultimi dovranno inoltre essere messi a disposizione per un giorno, nonché per una settimana o dieci giorni o entrambi. Tuttavia, gli Stati membri possono limitare l'utilizzo del bollo giornaliero unicamente a fini di transito.

Sarà introdotto un nuovo strumento a livello di UE per la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza per i veicoli pesanti sulla base delle emissioni di CO2. La differenziazione sarà basata sulle norme vigenti in materia di CO2.
Inizialmente il sistema si applicherà solo agli autocarri più grandi, ma potrà essere gradualmente esteso ad altri tipi di veicoli pesanti. Potrà inoltre essere periodicamente adeguato al progresso tecnologico.
Il testo comprende salvaguardie intese a garantire che i veicoli ibridi non siano ricompensati due volte e ad evitare eventuali sovrapposizioni tra lo strumento di differenziazione basato sulle emissioni di CO2 e altri strumenti di fissazione del prezzo del carbonio.
La differenziazione dei pedaggi o dei diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali si applicherà ai furgoni e ai minibus a partire dal 2026, ove tecnicamente fattibile.
L'imposizione di oneri per i costi esterni legati all'inquinamento atmosferico diventerà obbligatoria per i veicoli pesanti dopo un periodo transitorio di quattro anni, laddove si applicano pedaggi. Tuttavia, gli Stati membri saranno autorizzati a non effettuare tale imposizione, previa notifica alla Commissione, nei casi in cui essa comporterebbe una deviazione del traffico con conseguenze negative indesiderate. Tale imposizione obbligatoria lascerà impregiudicata la scelta degli Stati membri di applicare comunque un onere per i costi esterni per le emissioni di CO2.
Gli Stati membri utilizzeranno gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri facoltativi connessi alla congestione del traffico, o il loro valore finanziario equivalente, per affrontare i problemi connessi alla congestione del traffico o per sviluppare trasporti e mobilità sostenibili in generale. Qualora tali introiti siano destinati al bilancio generale, disposizioni specifiche chiariscono quando si ritiene che tale obbligo sia soddisfatto.
Inoltre, le nuove norme consentiranno agli Stati membri di applicare una maggiorazione più elevata (fino al 50%) all'onere per l'infrastruttura imposto per determinati tratti stradali fortemente congestionati, se tutti gli Stati membri interessati sono d'accordo.
La direttiva comprende una serie di deroghe alle norme in materia di tariffazione riguardanti, ad esempio, i contratti di concessione esistenti, le persone con disabilità e le zone scarsamente popolate.
Con la votazione 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 20 giorni dopo la pubblicazione. Gli Stati membri avranno due anni di tempo dall'entrata in vigore per recepirne le disposizioni nei rispettivi diritti nazionali.

FedEx Express potenzia le capacità del network aereo intraeuropeo e intercontinentale in vista della prossima Peak Season

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV — FedEx Express, società controllata di FedEx Corp. (NYSE: FDX) nonché la maggiore società di spedizioni espresse al mondo, ha incrementato la capacità del suo network aereo intraeuropeo con l'introduzione di tre nuovi voli e il

potenziamento della capacità di quattro altri voli per un totale di quasi 210.000 kg di capacità settimanale in più su alcune specifiche tratte europee. In previsione dei volumi elevati che si registreranno durante le feste, FedEx Express potenzierà temporaneamente anche la sua capacità aerea transatlantica, raggiungendo fino al 20% di capacità in più nella settimana più frenetica dell'intero periodo.

I potenziamenti dei voli intraeuropei, introdotti con un approccio graduale a partire da settembre 2021, ampliano in modo permanente il network aereo di FedEx Express collegando l'hub FedEx di Parigi-Charles De Gaulle (CDG) a importanti gateway e hub cittadini europei.

Voli aggiuntivi

CDG-Kiev (Ucraina): 68.000 kg di capacità settimanale in più.
CDG-Manchester (Regno Unito): 23.500 kg di capacità settimanale in più.
CDG-Stoccolma (Svezia): 60.000 kg di capacità settimanale in più.

Voli a capacità potenziata

CDG-Shannon (Irlanda): sostituzione del velivolo ATR72-202 esistente con il nuovo ATR72-600 per 3.500 kg di capacità settimanale in più.
CDG-Praga-Timişoara (Romania): sostituzione del velivolo di dimensioni inferiori ATR-72 con un B737 sul collegamento CDG-Praga esistente ed estensione a Timişoara (Romania) per 35.000 kg di capacità settimanale in più.
CDG-Venezia (Italia): sostituzione del velivolo ATR42 con un ATR72 per 5.500 kg di capacità settimanale in più.
CDG-Katowice-Varsavia: sostituzione di due velivoli ATR di dimensioni inferiori con un unico B737 per 12.500 kg di capacità settimanale in più.

Questi potenziamenti rappresentano gli ultimi investimenti nel network aereo di FedEx Express in Europa. Sommati al nuovo collegamento transpacifico oggetto di un recente annuncio e all'incremento di capacità tra Europa e Stati Uniti per la Peak Season, questi investimenti aggiungono fino a 1 milione di kg di capacità settimanale totale nel mese di dicembre per le società che spediscono i loro prodotti in Europa o su scala intercontinentale.

Karen Reddington, Presidente di FedEx Express Europe, ha dichiarato: "Gli ultimi investimenti nel network aereo dimostrano il nostro impegno verso i clienti e la crescita dell'azienda e i nostri sforzi a sostegno dei flussi commerciali in un momento complesso per le supply chain e per le imprese." E ancora: "Oltre all'ampliamento di capacità per il periodo di punta verso gli Stati Uniti e al nuovo volo UE-APAC, siamo pronti a supportare i clienti anche al di là della Peak Season, sia che operino all'interno dell'Europa sia che lo facciano a livello intercontinentale, verso Est o Ovest."

Poiché durante la pandemia i consumatori stanno continuando a fare acquisti online, si prevede che la Peak Season 2021 raggiungerà o supererà i livelli senza precedenti delle festività 2020, determinando quindi una domanda elevata di capacità. Nel mese di agosto, la domanda globale di trasporto aereo di merci ha già registrato un aumento del 7,7% rispetto al periodo pre-COVID. Le difficoltà persistenti nelle supply chain, incluse quelle del trasporto marittimo, stanno determinando anche una maggiore domanda di capacità per il trasporto aereo di merci, in un momento in cui le imprese ricostituiscono le scorte per prepararsi al periodo di festività in arrivo.

Webuild: nei primi 9 mesi del 2021 nuovi ordini per circa 10,5 miliardi

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Il Consiglio di Amministrazione di Webuild (Euronext Milan: WBD) ha esaminato dati e informazioni relativi all'andamento del business da inizio 2021.
I risultati dell'attività commerciale di Webuild riflettono gli effetti positivi del rafforzamento del Gruppo che, facendo leva sulla propria capacità competitiva, ulteriormente accresciuta con l'attività di Astaldi, sta beneficiando della ripresa del settore delle infrastrutture in Italia e nel mondo. Webuild ha acquisito un significativo volume di nuovi contratti da inizio anno, pari a €10,5 miliardi. A questi, si aggiunge il mega-contratto firmato per la linea ad alta velocità in Texas, del valore di $16 miliardi (€13,1 miliardi).
Prosegue l'intensa attività commerciale del Gruppo in aree a basso rischio, come Nord America, Europa, incluso l'Italia, e Australia, che hanno in previsione notevoli piani di sviluppo per il settore delle infrastrutture, sempre più strategico per il rilancio delle economie post pandemia da Covid-19 e leva fondamentale di intervento per gestire la crisi climatica. In Italia sono attesi circa €24 miliardi di ulteriori investimenti in grandi opere, di cui €14 miliardi relativi a progetti inclusi nel PNRR da mettere in gara nei prossimi due anni. In USA, il Congresso ha approvato il piano di investimenti in infrastrutture da $1,2 trilioni, stabilendo nuovi ed ulteriori fondi federali per $550 miliardi, la cui maggior parte è destinata al settore dei trasporti e della mobilità, dove il Gruppo è ben posizionato grazie alla propria controllata Lane.
In un'ottica di diversificazione del portafoglio ordini, il Gruppo ha ampliato le proprie attività nel settore della manutenzione delle infrastrutture, con lavori volti a garantire la sicurezza nella rete autostradale italiana.
La strategia di business è sempre più orientata alla sostenibilità sociale e ambientale. Webuild, riconosciuto su scala quale leader di sostenibilità, è stata globale inserita nel MIB® ESG Index, primo indice blue-chip per l'Italia dedicato alle best practice ambientali, sociali e di governance. Tale inclusione premia il costante impegno del Gruppo su questi temi, per i quali Webuild ha già definito obiettivi concreti e sfidanti inclusi nel Piano ESG 2021-2023.
****

NUOVI ORDINI
Il totale dei nuovi ordini acquisiti ed in corso di finalizzazione da inizio anno, includendo i per i quali Webuild è risultata migliore offerente, ammonta a circa € 10,5 miliardi 2 , quasi interamente concentrati in paesi a basso rischio , tra cui Italia, USA, paesi nordici, Francia, Svizzera e Australia. Tra i principali nuovi ordini di quest'anno si annoverano:
North East Link Project: progettazione e costruzione per il North East Link PPP Primary Package di Melbourne – il più grande progetto di tunneling nello Stato di Victoria, Australia – del valore in quota pari a €2,1 miliardi (AUD3,3 miliardi), aggiudicati a Webuild, come parte del consorzio Spark. Webuild parteciperà con il 7,5% anche alla società di progetto a cui capo

le attività di Operation & Maintenance. Il Pacchetto Primario North East Link prevede la realizzazione di due tunnel gemelli a tre corsie che andranno a completare la rete autostradale di Melbourne;
Linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina : progettazione ed esecuzione dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria ad alta capacità Palermo-Catania-Messina, tratta Fiumefreddo-Taormina/Letojanni del valore di circa €640 milioni e della tratta Taormina -Giampilieri del valore di €1 miliardo. Il progetto, commissionato da Rete Ferroviaria Italiana – RFI (Gruppo FS Italiane), sarà realizzato dal Gruppo Webuild, capofila del consorzio con una quota del 70%, insieme a Pizzarotti (30%);
Linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Napoli-Bari : progettazione ed esecuzione dei lavori della linea ferroviaria ad alta velocità Napoli-Bari, tratta Orsara-Bovino del valore di €367 milioni e della tratta Orsara-Hirpinia del valore di €1,08 miliardi. I lavori, che saranno gestiti da Webuild per il cliente RFI, saranno eseguiti da un consorzio in cui il Gruppo è leader, con una quota del 70%, insieme a Pizzarotti (30%);
Linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Torino-Lione: realizzazione di una tratta della galleria di base della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Torino-Lione, rilevante per il progetto TEN-T, del valore pari a €1,4 miliardi , aggiudicata in joint venture a Webuild. I lavori saranno eseguiti da Webuild (in quota al 50%), in joint venture con il gruppo francese Vinci (50%);
Tratte B2 e C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda: progettazione esecutiva e costruzione delle tratte B2 (12,7 km, da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno) e C (20 km, da Cesano Maderno alla tangenziale est di Milano A51) dell'Autostrada Pedemontana Lombarda del valore di €1,26 miliardi circa, aggiudicati un Webuild, in consorzio con Pizzarotti. Il Gruppo è a capo del consorzio con una quota del 70%. Il progetto, commissionato da Autostrada Pedemonta SpA, dovrà essere completato in vista delle Olimpiadi di Milano-Cortina del 2026.
Linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Fortezza-Ponte Gardena: progettazione e realizzazione di circa 22,5km di nuova linea ad alta capacità in prosecuzione della Galleria di Base del Brennero, tra Fortezza e Ponte Gardena, per un valore complessivo di €1, 07 miliardi. Il progetto, commissionato da RFI, vede il Gruppo Webuild capofila al 51% del consorzio con implementazione e prevede l'ottimizzazione del collegamento ferroviario Monaco-Verona , adottando standard progettuali che superano i limiti di prestazione e di velocità della linea esistente;
Progetto PPP RV.555 Sotra Connection: costruzione e gestione del sistema viario e di ponti definito "Progetto PPP RV.555 Sotra Connection", per un valore complessivo di €1 miliardo (oltre NOK10 miliardi). Il progetto, aggiudicato a Webuild come parte del consorzio Sotra Link, consiste in un sistema di strade, tunnel, ponti e viadotti, da realizzare in Norvegia. Webuild partecipa al progetto con una quota del 35% del consorzio per l'esecuzione dei lavori di progettazione e costruzione, e con una quota del 10% della società di progetto a cui capo anche l'attività di Operation & Maintenance una volta completata;
I-495 Express Lanes Northern Extension : progettazione e realizzazione del progetto "495 NEXT" in Virginia, per un valore di $441 milioni. Il progetto, aggiudicato a Lane, controllata statunitense del Gruppo Webuild, porterà all'ampliamento di una delle arterie autostradali più

trafficate degli Stati Uniti, la I-495, con benefici in termini di decongestionamento del traffico e di miglioramento della sicurezza stradale per l' zona di Washington, DC;
Kansas Citys Levees Flood Risk Management Project : progetto di sostenibilità ambientale aggiudicato a Lane, del valore di $258 milioni. Il contratto, assegnato dallo US Army Corps of Engineers, ridurrà il rischio inondazioni o il superamento degli argini industriali e commerciali di Kansas City, contenendo a circa 27.000 residenti e infrastrutture, inclusa una delle più grandi reti di scali ferroviari degli Stati Uniti ;
Rete autostradale Genova, Milano, Bologna-Firenze, Fiano Romano : Cossi Costruzioni (Gruppo Webuild) si è aggiudicata tre nuovi commissionati da ASPI Autostrade per l'Italia, per un valore complessivo di €210 milioni, per i lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione della rete autostradale nell'ambito di ampie aree regionali, a Genova, Milano, nei tratti tra Bologna-Firenze e Fiano Romano;
North Carolina Highway Expansion Project: Lane (Gruppo Webuild) si è aggiudicata il contratto da $236 milioni per l'ampliamento di una sezione dell'autostrada I-40 in North Carolina, negli Stati Uniti, per il decongestionamento del traffico pendolare durante le ore di punta;
Data Center Safe Host: Webuild, tramite la controllata svizzera CSC Costruzioni, si è aggiudicata il contratto del valore di €120 milioni (CHF131,5 milioni) per l'estensione da 18MW del Data Center del cliente Safe Host a Gland (Canton Vaud) , in Svizzera. I lavori saranno eseguiti da CSC Costruzioni in joint venture con l'impresa Titanium Swiss Group.
Secondo tubo San Gottardo – Lotto 243: progetto, commissionato dall'Ufficio Federale delle Strade (USTRA) per la realizzazione di vari scavi a servizio della galleria principale, del valore complessivo di circa €80 milioni. I lavori, che contribuiranno a sviluppare la mobilità sostenibile nel cuore delle Alpi, saranno eseguiti in consorzio da Webuild e CSC Costruzioni (con una quota del 40%), insieme con Implenia (40%) e Frutiger (20%).
Webuild e la sua controllata statunitense Lane hanno inoltre firmato il contratto definitivo, del valore di $16 miliardi, con la società Texas Central LCC per realizzare la linea ferroviaria ad alta velocità tra Dallas e Houston . Il progetto rivoluzionario per la mobilità sostenibile negli Stati Uniti, che potrà così collaborare al gruppo dei Paesi che ad oggi offrirà soluzioni di trasporto pubblico ad alta velocità, insieme a Giappone, Cina, Francia e Italia. L'inserimento di questo contratto nel portafoglio ordini di Webuild è previsto ad esito del financial closing .
L'acquisizione di questi progetti, concentrati nel segmento di business Sustainable mobility , testimonia la capacità di Webuild di rispondere alle crescenti necessità dei governi di investire prevalentemente su modalità di trasporto in di ridurre le emissioni di gas serra, anche offrendo soluzioni innovative altamente tecnologico .

****

PIPELINE COMMERCIALE

La pipeline complessiva delle attività commerciali del Gruppo è superiore a €25 miliardi ed include gare presentate ed in attesa di aggiudicazione per oltre €8 miliardi.
Circa l'80% della pipeline commerciale prevista è focalizzata in aree a basso rischio, come Nord America, Europa, incluso l'Italia, e Australia, che hanno in previsione notevoli piani di sviluppo per il settore delle infrastrutture, sempre più strategico per il rilancio delle economie

post pandemia da Covid-19 e leva fondamentale di intervento per gestire la crisi climatica. Le opportunità offerte dai numerosi pacchetti di stimolo approvati dai governi di tali regioni generano un mercato nel settore delle infrastrutture per un valore di oltre €730 miliardi per il periodo 2022-2024 3 .
Di seguito la relazione geografica per categoria commerciale e per area complessiva del Gruppo:
In aggiunta, sono attesi circa €24 miliardi di ulteriori investimenti in grandi opere in Italia , come previsto dal piano nazionale di rilancio delle infrastrutture, come previsto di cui oltre €20 miliardi si a progetti ferroviari ad alta velocità, segmento in cui Webuild è leader a livello nazionale. Di queste, €14 miliardi sono relativi a progetti inclusi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e si prevede che debbano essere messi in gara nei prossimi due anni ; ulteriori €10 miliardi di fondi sono invece stati stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il completamento di tratte già incluse nel PNRR. Attualmente, includendo i nuovi ordini acquisiti del 2021 in Italiasu tratte ad alta velocità/alta capacità, il Gruppo sta sviluppando circa il 70% dei progetti ferroviari in esecuzione del PNRR.
Inoltre, il Congresso degli USA ha approvato il piano di investimenti in infrastrutture per più di $1,2 trilioni da crescere nei prossimi 8 anni. Questo prevede lo stanziamento di nuovi fondi federali per $550 miliardi, la cui maggior parte è destinata ai trasporti:
$ 110 miliardi per la rete stradale;
$66 miliardi per il sistema ferroviario;
$25 miliardi per gli aeroporti e $17 miliardi per i porti, al fine di ridurre la congestione degli scali e le emissioni di carbonio;
$47 miliardi per fronteggiare emergenze climatiche, tra cui inondazioni e siccità;
$55 miliardi per migliorare le infrastrutture per l'acqua potabile
****

PROGETTO ITALIA
A seguito della procedura di concordato preventivo, nonché della firma dell'atto di scissione il 29 luglio scorso e il suo successivo deposito presso gli uffici del Registro delle Imprese, l'integrazione societaria di Astaldi , attraverso scissione parziale di Astaldi in Webuild, ha avuto efficacia ai fini civilistici, contabili e fiscali in data 1° agosto 2021.
Per effetto della scissione, l'insieme delle attività di Astaldi relativo all'edilizia, alle costruzioni infrastrutturali, all'impiantistica, alla progettazione, manutenzione, facility management e gestione di sistemi complessi, destinato alla prosecuzione in continuità ai sensi del concordato, è stato trasferito un Webuild. Sono rimasti in Astaldi i soli beni e rapporti giuridici attivi e passivi propri del patrimonio costituito da Astaldi con delibera del proprio Consiglio di Amministrazione in data 24 maggio 2020.
La scissione ha consentito di integrare appieno le due realtà industriali, creando un grande player delle infrastrutture italiane, sintesi di Progetto Italia, il progetto industriale che ha garantito il consolidamento dell'intero settore delle costruzioni domestiche. La scissione anche a Webuild di consentire allo sviluppo delle infrastrutture italiane nell'ambito del PNRR.

Inoltre, in data 13 agosto, Webuild ha formalizzato in via definitiva l'acquisizione del 100% di Seli Overseas , società specializzata nel tunneling e rilevata nell'ambito del concordato Grandi Lavori Fincosit. Con questo ultimo passaggio, Webuild consolida le sue competenze nel comparto degli scavi meccanizzati di gallerie.
****
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE
I primi nove mesi dell'anno hanno visto una crescita senza precedenti degli ordini ottenendo un record di nuove aggiudicazioni. Permangono tuttavia a livello globale ancora elementi di incertezza per lo più connessi all'incremento dei prezzi delle materie prime e alle forti pressioni nelle catene di approvvigionamento, oltre che all'andamento imprevedibile dello pandemia COVID-19 nei paesi in cui il Gruppo opera . Si prevede pertanto la seguente evoluzione rispetto alle Guidance 2021:
Ricavi: confermati i target
EBITDA margin: possibile lieve riduzione, riconducibile agli effetti della pandemia sulla produzione e all'incremento del prezzo delle materie prime – recuperabile nel prossimo esercizio, anche a seguito dell'accelerazione dei progetti del PNRR
Indebitamento Finanziario Netto: confermati i target, potenziale upside legato al miglioramento del capitale circolante
Target finanziari: possibile rialzo sulla generazione di cassa e sulla riduzione del debito lordo

Webuild: Pietro Salini, alleanza trasversale pubblico-privato per esecuzione PNRR con investimenti in formazione giovani e sicurezza

(FERPRESS) – Roma, 11 NOV – "Per realizzare le opere del PNRR servono 100mila persone, di cui 26mila figure specializzate. Il Paese deve dare fiducia ai giovani e investire nella loro formazione , senza sprecare le competenze preziose già disponibili e avendo grande attenzione sulla sicurezza sul lavoro .
Abbiamo una occasione unica per la ripresa dell'Italia, per il Sud e per creare occupazione . È urgente spingere su formazione e re-skilling di risorse non occupate. Bene il Fondo dedicato alle Politiche attive per l'Occupazione, approvato recentemente dal Governo. Sarebbe necessario ampliarlo anche per i nuovi assunti. Il Governo deve favorire politiche di riqualificazione e introdurre incentivi alle aziende che formare e presentare giovani". Così Pietro Salini, Amministratore Delegato Webuild , ospite della puntata odierna di Re Start in onda su Rai 2 .
"Come Webuild, stiamo lavorando alla creazione di scuole di mestiere , direttamente presso i nostri cantieri, per formare operai specializzati anche attraverso l'utilizzo di simulatori e con particolare focus sulla sicurezza . Sicurezza, formazione e disponibilità delle risorse, umane e materiali, sono i temi da affrontare con urgenza. Sulla sicurezza sul lavoro, come Paese, abbiamo un gap importate rispetto al resto del mondo, su cui dobbiamo acquistare. Non possiamo permettere che le opere non realizzate in sicurezza", ha continuato Salini.

"Serve considerare la criticità dell'aumento dei prezzi delle materie prime, condizione che sta mettendo a rischio cantieri e imprese" ha aggiunto Salini. "È necessario che i contratti siano gestiti tenendo conto della revisione già dei prezzi, adottando regole applicate in Europa ea livello internazionale, per garantire il completamento delle opere in sicurezza e la salvaguardia della filiera, pur in presenza di più ampi investimenti in infrastrutture. Non c'è nulla da inventare".

"Oggi Webuild sta realizzando 27 progetti infrastrutturali cruciali per il rilancio del settore delle costruzioni , insieme con una filiera di oltre 7mila imprese . Un numero che ci fa capire che il PNRR è un impegno forte, ma anche una grande opportunità per il rilancio dell'Italia e di tutto il Sud. Occorre però un approccio coeso, un nuovo modello di collaborazione pubblico-privato, come già applicato per il Ponte Genova San Giorgio. Il Modello Genova dimostra che quando le parti in causa lavorano per un unico obiettivo, il Sistema-Italia è in grado di realizzare opere pubbliche, nei tempi previsti senza sprechi di danaro", ha concluso Salini.

Cop26 di Glasgow: Mims in linea con gli obiettivi per contrastare la crisi climatica

(FERPRESS) – Roma, 11 nOV – Oggi il tema dei trasporti è al centro dei negoziati della COP26, la Conferenza delle Parti delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico, organizzata dal Regno Unito in collaborazione con l'Italia.

I quattro obiettivi dei negoziati che si stanno svolgendo a Glasgow sono: azzerare le emissioni a livello globale entro il 2050 e limitare l'aumento della temperatura a 1.5°C, lavorare per la salvaguardia delle comunità e degli habitat naturali, mobilitare risorse economiche per investire in progetti volti a centrare l'obiettivo 'emissioni zero' e promuovere la collaborazione tra tutti i Paesi per vincere questa sfida cruciale.

In particolare, gli incontri e i negoziati di oggi – riferisce una nota del Mims – si sono concentrati sulla transizione verso veicoli a zero emissioni, nonché sul lancio di iniziative finalizzate alla riduzione delle emissioni nei settori del trasporto aereo e del trasporto marittimo. Investire sulla decarbonizzazione dei trasporti, che in Italia rappresentano il 25% delle emissioni di gas serra [1], è infatti fondamentale per ridurre il riscaldamento globale, mitigare gli effetti della crisi climatica e accelerare il percorso verso un'economia a zero emissioni nette.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in linea con gli obiettivi europei e internazionali è impegnato nel raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, e del Green Deal europeo con il nuovo pacchetto "Fit for 55", che punta a ridurre le emissioni di CO2 del 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Un Fondo ad hoc di 2 miliardi di euro è stato inserito nel disegno di legge di bilancio per favorire la transizione ecologica di tutte le modalità di trasporto.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) va in questa direzione: il 75,6% delle risorse di competenza del Ministero è infatti destinato a progetti per il contrasto alla crisi climatica. Tra questi, i maggiori investimenti sono quelli per la cosiddetta "cura del ferro", cioè il

potenziamento delle linee ferroviarie per ridurre l'uso del trasporto su gomma. Vanno in questa direzione le nuove opere ferroviarie per l'alta velocità, il potenziamento delle reti regionali, le interconnessioni con le aree interne. Altri interventi nella direzione della sostenibilità riguardano il rinnovo del parco autobus nazionale, gli investimenti per il trasporto locale sostenibile, anche marittimo, la realizzazione di ciclovie per incentivare la mobilità dolce. Ma anche la riqualificazione urbana, l'efficientamento degli edifici pubblici, gli interventi per l'elettrificazione delle banchine nei porti (c.d. cold ironing).
In questi mesi sono anche state introdotte importanti novità nella programmazione degli investimenti per perseguire gli obiettivi della transizione ecologica. Con l'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza è stato adottato un nuovo metodo di valutazione delle opere pubbliche che tiene conto anche del loro impatto sull'ambiente. Inoltre, le nuove linee guida per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, che è alla base del processo autorizzativo per l'affidamento dei lavori del PNRR e del Piano Complementare prevedono uno studio di impatto ambientale, una relazione di sostenibilità dell'opera, una stima della impronta di CO2 e del ciclo di vita dell'opera in ottica di economia circolare. Sempre in questa ottica è stata istituita la Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed è al lavoro la commissione di studio sull'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto, guidata dal prof. Carlo Carraro.

Consiglio UE adotta la riforma della tariffazione stradale per incentivare trasporti più puliti ed efficienti

(FERPRESS) – Roma, 11 NOV – Il Consiglio Ue ha dato il via libera a norme più rigorose ed estese in materia di tariffazione stradale (direttiva Eurobollo) per incentivare trasporti più puliti ed efficienti. La normativa riveduta comprende un nuovo sistema in materia di emissioni di CO2 al fine di ridurre l'impronta di carbonio dei trasporti in linea con il Green Deal europeo e con l'accordo di Parigi.
Queste nuove norme in materia di tariffazione stradale e il nuovo sistema in materia di emissioni di CO2 rappresentano un passo importante verso il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE. Promuovere l'uso dei veicoli più puliti e più efficienti in termini di consumo di carburante renderà i trasporti più sostenibili.
I bolli di circolazione basati sulla durata saranno gradualmente eliminati per i veicoli pesanti sulla rete centrale TEN-T entro otto anni dall'entrata in vigore della direttiva. Nei casi in cui applicano un sistema comune di bolli, come il trattato sull'Eurobollo, gli Stati membri disporranno di due anni aggiuntivi per adattare o sopprimere tale sistema.
Le strade interessate dall'eliminazione graduale sono le strade principali sulle quali si concentra la maggior parte del transito internazionale di veicoli commerciali. Gli Stati membri possono continuare ad applicare bolli di circolazione su altre parti della loro rete.
Deroghe all'eliminazione graduale dei bolli di circolazione sono consentite in circostanze debitamente giustificate, ad esempio in caso di bassa densità di popolazione o quando un bollo si applica a un tratto limitato di strada, previa notifica alla Commissione.

Gli Stati membri avranno anche la possibilità di istituire un sistema di tariffazione combinato per i veicoli pesanti o per alcune tipologie di veicoli pesanti, che associ elementi basati sulla distanza e sulla durata e integri i due strumenti di differenziazione (il nuovo strumento basato sulle emissioni di CO2 e quello esistente basato sulle classi EURO). Questo sistema consentirà la piena attuazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", lasciando nel contempo agli Stati membri la necessaria flessibilità nella progettazione dei propri sistemi di tariffazione stradale.
Come principio di base della tariffazione stradale, tuttavia, gli Stati membri mantengono la facoltà di applicare pedaggi e diritti di utenza per le varie categorie di veicoli, quali veicoli pesanti, veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, pullman e autobus, veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri, minibus e autovetture, indipendentemente gli uni dagli altri. Ad esempio, gli Stati membri possono decidere di non applicare alcuna tassa agli autobus.
In base alle norme sui periodi di validità dei bolli di circolazione, questi ultimi dovranno inoltre essere messi a disposizione per un giorno, nonché per una settimana o dieci giorni o entrambi. Tuttavia, gli Stati membri possono limitare l'utilizzo del bollo giornaliero unicamente a fini di transito.
Sarà introdotto un nuovo strumento a livello di UE per la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza per i veicoli pesanti sulla base delle emissioni di CO2. La differenziazione sarà basata sulle norme vigenti in materia di CO2.
Inizialmente il sistema si applicherà solo agli autocarri più grandi, ma potrà essere gradualmente esteso ad altri tipi di veicoli pesanti. Potrà inoltre essere periodicamente adeguato al progresso tecnologico.
Il testo comprende salvaguardie intese a garantire che i veicoli ibridi non siano ricompensati due volte e ad evitare eventuali sovrapposizioni tra lo strumento di differenziazione basato sulle emissioni di CO2 e altri strumenti di fissazione del prezzo del carbonio.
La differenziazione dei pedaggi o dei diritti di utenza in base alle prestazioni ambientali si applicherà ai furgoni e ai minibus a partire dal 2026, ove tecnicamente fattibile.
L'imposizione di oneri per i costi esterni legati all'inquinamento atmosferico diventerà obbligatoria per i veicoli pesanti dopo un periodo transitorio di quattro anni, laddove si applicano pedaggi. Tuttavia, gli Stati membri saranno autorizzati a non effettuare tale imposizione, previa notifica alla Commissione, nei casi in cui essa comporterebbe una deviazione del traffico con conseguenze negative indesiderate. Tale imposizione obbligatoria lascerà impregiudicata la scelta degli Stati membri di applicare comunque un onere per i costi esterni per le emissioni di CO2.
Gli Stati membri utilizzeranno gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri facoltativi connessi alla congestione del traffico, o il loro valore finanziario equivalente, per affrontare i problemi connessi alla congestione del traffico o per sviluppare trasporti e mobilità sostenibili in generale. Qualora tali introiti siano destinati al bilancio generale, disposizioni specifiche chiariscono quando si ritiene che tale obbligo sia soddisfatto.
Inoltre, le nuove norme consentiranno agli Stati membri di applicare una maggiorazione più elevata (fino al 50%) all'onere per l'infrastruttura imposto per determinati tratti stradali fortemente congestionati, se tutti gli Stati membri interessati sono d'accordo.

La direttiva comprende una serie di deroghe alle norme in materia di tariffazione riguardanti, ad esempio, i contratti di concessione esistenti, le persone con disabilità e le zone scarsamente popolate.
Con la votazione 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 20 giorni dopo la pubblicazione. Gli Stati membri avranno due anni di tempo dall'entrata in vigore per recepirne le disposizioni nei rispettivi diritti nazionali.

Trasporto dell'ultimo miglio senza fossili per le navette ferroviarie che operano da e per il porto di Göteborg

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – GDL Sjöcontainer gestisce le navette ferroviarie a Eskilstuna, Hallsberg e Jönköping. Con un totale di 19 partenze, gestiscono i 1.500 container da 20 piedi che vengono trasportati da e per il porto di Göteborg ogni settimana. Dal 5 novembre, tutti i camion dell'azienda utilizzati per il trasporto tra il terminal e i magazzini e i centri di distribuzione vicini funzionano interamente con il combustibile rinnovabile HVO100.
"Operiamo quindi senza fossili fino ai terminali combinati, ottenendo un risparmio di emissioni di carbonio nel trasporto dell'ultimo miglio di circa il 90%", ha affermato Mikael Andersson, amministratore delegato di GDL Sjöcontainer AB.
Anche i camion utilizzati per trasferire il carico tra il camion su rotaia e il camion su strada ai terminal combinati funzionano con HVO100, con conseguente ulteriore riduzione delle emissioni di particelle e carbonio.
L'uso della ferrovia sulle rotte da e per Göteborg, in combinazione con la distribuzione fossil free di GDL, produce un risparmio di circa 18.000 tonnellate di anidride carbonica all'anno, rispetto a se il trasporto dovesse avvenire su strada utilizzando il diesel convenzionale.
Oltre a Eskilstuna, Hallsberg e Jönköping, la rete ferroviaria del porto di Göteborg, Railport Scandinavia, comprende altri 30 terminal dislocati in tutta la Svezia. Ci sono 70 partenze tra questi terminal e il porto di Göteborg ogni settimana.
"La ferrovia è difficile da battere quando si tiene conto dell'ambiente, delle finanze, della capacità e dell'affidabilità. In combinazione con la collaborazione di operatori ferroviari e terminalistici, proprietari di merci e altre parti all'interno e intorno al porto, questi sono i fattori di successo che per lungo tempo hanno permesso al trasporto ferroviario di prosperare", ha affermato Claes Sundmark, Vice President, Sales & Marketing, Göteborg Autorità Portuale.
Dal 2000 la quota di merci containerizzate trasportate su rotaia da e per il porto è passata dal 20 a oltre il 60 per cento. Questa è sicuramente una figura di spicco per gli standard internazionali e la tendenza è destinata a continuare. Durante il terzo trimestre di quest'anno i volumi ferroviari nel porto sono aumentati del 12%.
"Il clima e l'ambiente sono fattori cruciali nella creazione di sistemi logistici. Tenendo questo a mente, siamo estremamente lieti che aziende come GDL stiano continuando a sviluppare il

concetto di ferrovia come alternativa intelligente per il clima per il trasporto interno", ha affermato Claes Sundmark.

Accordo tra DHL Supply Chain e il Gruppo OTB per la gestione delle attività logistiche

(FERPRESS) – Milano, 9 NOV – DHL Supply Chain Italy, società del Gruppo Deutsche Post DHL specializzata nella gestione di servizi logistici integrati per le imprese, e il Gruppo OTB hanno raggiunto un accordo per la cessione di ramo d'azienda e il trasferimento delle attività logistiche sotto la responsabilità del polo internazionale di moda.
La lunga collaborazione fra DHL Supply Chain ed il Gruppo OTB ha permesso di supportare le strategie di espansione del Gruppo che controlla i marchi Diesel, Maison Margiela, Marni, Jil Sander, Viktor&Rolf, le aziende Staff International e Brave Kid, e detiene una quota di minoranza in Amiri. Nel corso di questa partnership, DHL Supply Chain ha gestito anche attività come il controllo qualità, la gestione delle materie prime, l'etichettatura, la gestione dei resi e da aprile 2020 la logistica di tutto il canale e-commerce B2C a supporto della strategia di potenziamento ed estensione dei canali di vendita del Gruppo OTB.
A partire da novembre, le attività di logistica integrata in Italia sono passate sotto la gestione del Gruppo OTB. Le oltre 270 persone specializzate e altamente formate per la gestione dei prodotti Fashion&Retail, operanti sia in magazzino che negli uffici, svolgeranno le proprie attività nel polo logistico di oltre 50.000 mq di Isola Vicentina e in quello di Noventa Vicentina, di proprietà di Staff International. Il Gruppo OTB ha rilevato da DHL, oltre al personale dedicato, anche gli impianti e le attrezzature dei siti di Isola Vicentina.
"Questi anni al fianco di OTB sono stati stimolanti e molto gratificanti, in termini di risultati raggiunti e di successi raccolti" – commenta Antonio Lombardo, Presidente e Amministratore Delegato DHL Supply Chain Italy. "Oggi OTB apre un nuovo scenario, ci congratuliamo per questa nuova sfida, consapevoli che tutti i lavoratori da noi formati potranno portare la loro esperienza e professionalità."
"In questa nuova fase strategica del Gruppo e data l'importanza crescente del business e-commerce, è essenziale riprogettare un modello logistico e distributivo che ne accompagni l'evoluzione per il futuro. La gestione diretta dei servizi ci aiuterà a sviluppare soluzioni integrate per i canali fisici e digitali, dandoci la possibilità di avere un rapporto più autentico con il cliente. Siamo inoltre molto fieri che grazie a questa operazione i posti di lavoro saranno salvaguardati" – commenta Ubaldo Minelli, Amministratore Delegato del Gruppo OTB. "Ringrazio DHL Supply Chain per aver affiancato il Gruppo in questa lunga e proficua collaborazione".

Forum Internazionale Conftrasporto: Giovannini, 2022 anno cruciale per politiche logistica e di sistema

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – "Il 2022 sarà un anno cruciale per il salto di livello delle politiche per la logistica e il sistema, sia per quanto riguarda l'hardware che soprattutto il

software. E per affermare una visione che vada addirittura oltre il 2026: sono stati stanziati 32 miliardi di un Fondo per la transizione energetica, che consenta di proseguire le politiche per realizzare il piano dei dieci anni per trasformare l'Italia, che è l'obiettivo principale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. Enrico Giovannini ha scelto di partecipare di persona al 6 Forum internazionale di Conftrasporto, anche per sottolineare l'importanza di un appuntamento che coinvolge gli operatori del settore, con cui l'esigenza di un dialogo è necessario per portare avanti una sfida complessa, difficile ma indilazionabile.
Giovannini ha ricordato come sia significativo che il convegno di Conftrasporto si sia svolto in coincidenza con la giornata dedicata ai trasporti nella conferenza climatica del Cop 26. Un evento in cui i rappresentanti delle varie nazioni si stanno apprestando a prendere impegni reali e reali-zzabili (col trattino), e non semplicemente promesse o vaghe intenzioni.
Il ministro ha sottolineato come molti fenomeni stiano avendo negli ultimi tempi un'accelerazione incredibile, non calcolabile attraverso una progressione aritmetica (le immatricolazioni di auto elettriche che da 2 passano a 4, a 8 e via dicendo), ma attraverso una progressione geometrica, che risulta molto più significativa. Siamo in presenza – ha sottolineato ancora il ministro- di processi che non sono arrestabili, e che incideranno profondamente sulla vita delle persone, ma anche sui destini delle aziende, dei protagonisti del comparto e sull'intero settore economico e sociale. È vero – ha continuato il ministro – che nessuno possiede la cosiddetta "pallottola d'argento", la chiave per risolvere tutti i problemi.
Per questo – ha spiegato il ministro – poiché l'evoluzione non può non avvenire in una logica che di sistema, c'è l'esigenza di un nuovo Piano della logistica e dei trasporti, che però non sarà un documento statico, ma piuttosto un vero "piano processo", che tenga conto dei continui cambiamenti che si succedono con ritmi a volte anche incalzanti.
La presenza del ministro è stata una sollecitazione alle categorie a partecipare ai lavori della Consulta per la logistica e i trasporti, che presto vedrà declinate anche le articolazioni settoriali, per guidare i processi di innovazione in tutti i settori e lavorare soprattutto in direzione dell'integrazione. Infine, il ministro ha ricordato che, con il Dl Infrastrutture, è stata definitivamente approvata la nascita del Cismi, il centro per l'innovazione che dovrà raccogliere i frutti del dialogo tra il ministero e i contributi che provengono direttamente dai protagonisti del settore, perché sarebbe impossibile guidare un processo di così ampia portata solo attraverso l'opera di un ministero o di un qualsiasi altro organismo se non capace di operare in una logica di sistema.

ITALIA

SUDOCO: approvato il regolamento su Sportello unico doganale e dei controlli

Il regolamento, da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica, introduce la disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDOCO) è stato approvato in esame preliminare dal Consiglio dei Ministri n. 46 del 10 novembre 2021. Il testo consente al sistema

nazionale di proseguire nell'attività di adeguamento alle principali raccomandazioni emanate a livello internazionale in materia di facilitazione del commercio, con riferimento particolare alla trasmissione delle informazioni da parte degli operatori economici una sola volta attraverso un'unica interfaccia e alla necessità di eseguire i controlli contemporaneamente e nello stesso luogo, attraverso il dialogo telematico tra le amministrazioni e gli organi dello Stato coinvolti e gli operatori economici interessati, velocizzando l'espletamento delle procedure e dei controlli e rendendo trasparente l'azione delle amministrazioni cooperanti.
Il Consiglio dei Ministri n. 46 del 10 novembre 2021 ha approvato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze Daniele Franco, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini e del Ministro per il Sud e la coesione territoriale Mara Carfagna, in esame preliminare, un regolamento, da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica, che introduce la disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDOCO).
In particolare, il testo consente al sistema nazionale di proseguire nell'attività di adeguamento alle principali raccomandazioni emanate a livello internazionale in materia di facilitazione del commercio, con riferimento particolare alla trasmissione delle informazioni da parte degli operatori economici una sola volta (once only) attraverso un'unica interfaccia (single window) e alla necessità di eseguire i controlli contemporaneamente e nello stesso luogo (one stop shop), attraverso il dialogo telematico tra le amministrazioni e gli organi dello Stato coinvolti e gli operatori economici interessati, velocizzando l'espletamento delle procedure e dei controlli e rendendo trasparente l'azione delle amministrazioni cooperanti.
Inoltre, si prevede che l'Agenzia delle dogane e dei monopoli abbia il ruolo di coordinamento dei procedimenti e dei controlli per mezzo del portale SUDOCO, istituito presso l'Agenzia medesima.
Il portale funge da strumento per la realizzazione dell'interoperabilità tra le amministrazioni e gli organi dello Stato, con riferimento alle attività procedimentali e ai controlli.
I servizi messi a disposizione dal portale offrono agli operatori economici un'interfaccia unica per:
-l'attivazione dei procedimenti prodromici e dei controlli necessari all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale;
-la tracciabilità dello stato di avanzamento dei procedimenti e dei controlli;
-la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti e dei controlli;
-la consultazione dello stato di attivazione dell'interoperabilità tra i sistemi dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e quelli delle amministrazioni coinvolte.

Codice della Strada: da oggi in vigore le nuove norme contenute nella legge di conversione del Decreto infrastrutture e trasporti

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – Divieto di uso di tablet e pc portatili, oltre che di telefoni cellulari, mentre si è alla guida e aumento delle sanzioni per chi non rispetta la disposizione , norme per aumentare la sicurezza dei pedoni, multe più salate per chi occupa i posti riservati

al parcheggio delle auto utilizzate per il trasporto delle persone con disabilità e, a partire dal primo gennaio 2022, sosta gratuita per i veicoli al servizio delle persone con disabilità sulle strisce blu, stalli 'rosa' riservati al parcheggio delle donne in gravidanza e dei genitori di bambini fino a due anni, aumento delle sanzioni per chi getta dal finestrino dell'auto rifiuti o altri oggetti.
Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del decreto legge infrastrutture e trasporti, convertito in legge dal Parlamento – ricorda una nota del Mims – entrano in vigore da oggi le novità introdotte nel codice della strada che è stato modificato anche nei suoi principi ispiratori: non più soltanto la sicurezza ma anche la tutela della salute delle persone e la tutela dell'ambiente rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale e economico perseguite dallo Stato attraverso la disciplina della circolazione stradale.
Tra le principali novità introdotte dalla legge di conversione del decreto vi è la nuova regolamentazione dei monopattini elettrici.
– Divieto dell'uso di tablet mentre si guida: il divieto, ora espressamente previsto per i telefonini, si estende all'uso di computer portatili, notebook, tablet e qualunque altro dispositivo che comporti anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. Aumentano anche le sanzioni che vanno da un minimo di 422 euro a un massimo di 1679 euro ed è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sette giorni e due mesi.
– Persone con disabilità: raddoppiano le multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree riservate ai veicoli delle persone disabili. La multa va da un minimo di 168 ad un massimo di 672 euro. Dal primo gennaio 2022 i veicoli per il trasporto delle persone con disabilità possono essere parcheggiate gratuitamente nelle aree a pagamento qualora i posti riservati risultino occupati.
– Stalli rosa e altri posti riservati: il sindaco con propria ordinanza può disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale. Il sindaco inoltre ha la facoltà di riservare posti per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico.
– Aree dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici: il divieto di sosta, con le relative sanzioni, si estende alle aree dove si trovano le colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli. Il divieto vale anche per gli stessi veicoli elettrici che non stanno effettuando la ricarica o se hanno completato da oltre un'ora l'operazione
– Sicurezza dei pedoni: arrivano norme per aumentare la sicurezza dei pedoni che attraversano una strada priva di semafori, introducendo più puntualmente obblighi di cautela per gli automobilisti. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali, chi è alla guida di veicoli è obbligato a dare la precedenza, rallentando o fermandosi, non solo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a chi si accinge a farlo.
– Multe salate per chi getta i rifiuti dal finestrino: raddoppiano le sanzioni per chi getta rifiuti dal finestrino dell'auto in sosta o in movimento insozzando la strada, da un minimo di 216 ad un massimo di 866 euro; sanzioni raddoppiate anche per chi getta dai

veicoli in movimento un qualsiasi oggetto: si va da un minimo di 52 ad un massimo di 204 euro.
– Stop pubblicità sessiste o con messaggi violenti: è vietata qualsiasi forma di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori. La violazione del divieto comporta la revoca dell'autorizzazione all'uso dello spazio pubblicitario e l'immediata rimozione della pubblicità.
– Patente di guida: la validità del 'foglio rosa' passa da sei mesi a un anno. Durante il periodo di validità del foglio rosa è possibile effettuare la prova pratica di guida per tre volte (la prima più ulteriori due), anziché due volte come prevedeva la norma precedente. Coloro che si esercitano senza istruttore incorrono in una sanzione da un minimo di 430 ad un massimo di 1731 euro e nella sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi.
– Ricorsi contro le multe: il ricorso al prefetto per atti di contestazione di infrazioni del codice della strada può essere effettuato anche per via telematica, attraverso la posta elettronica certificata.
Nel corso dell'esame parlamentare sono state introdotte norme sull'uso dei monopattini elettrici con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità dolce diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani a seguito della pandemia. Sono previsti la riduzione del limite di velocità da 25 a 20Km/h (resta invece a 6km/h all'interno delle aree pedonali), il divieto di circolare sui marciapiedi, salvo la conduzione a mano, e il divieto di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni. Per evitare la sosta selvaggia, i noleggiatori di monopattini elettrici devono prevedere l'obbligo di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Confermato l'obbligo del casco per i minorenni. Dal primo luglio 2022 i nuovi monopattini devono essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità. Quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2014. Prevista la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso.
Link alla Gazzetta ufficiale

Pnrr: 13 Comuni hanno presentato manifestazione di interesse per 'Mobility as a Service'. Ne verranno selezionati 3

(FERPRESS) – Roma, 8 NOV – Sono tredici i Comuni capoluogo di Città metropolitane che hanno presentato la propria manifestazione di interesse a partecipare alla sperimentazione del progetto 'Mobility as a Service' (MaaS): Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia.
Tutte le manifestazioni di interesse – riferisce una nota del Mims – sono state giudicate coerenti con i principi dell'iniziativa. Previsto nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, MaaS è un servizio innovativo basato su un nuovo concetto di mobilità, volta a favorire l'integrazione di diverse modalità di trasporto, pubbliche e private, accessibili agli utenti attraverso un unico canale digitale. La sua attuazione coinvolge il Ministro per l'Innovazione tecnologica e la

transizione digitale – Dipartimento per la Trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio e il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.
Partirà a breve la seconda fase della selezione attraverso la pubblicazione di un Avviso pubblico rivolto ai tredici Comuni, che dovranno presentare i loro progetti per il servizio. I tre progetti che verranno scelti e realizzati in altrettante città 'leader' saranno finanziati dal Pnrr. Successivamente saranno selezionati e finanziati ulteriori sette progetti in aree cosiddette 'follower' che verranno supportate dalle città leader.
Per saperne di più: https://innovazione.gov.it/notizie/articoli/mobility-as-a-service-for-italy-l-esito-della-manifestazione-di-interesse/

ANITA: si avvicina il regolamento che introduce la disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli

(FERPRESS) – Roma, 11 NOV – Nella giornata di ieri, mercoledì 10 novembre 2021, il Consiglio dei Ministri ha approvato, in esame preliminare, il regolamento che introduce la disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDOCO), da adottarsi con Decreto del Presidente della Repubblica.
"Il buon esito della discussione di ieri in Consiglio dei Ministri sul regolamento che attua lo Sportello unico doganale e dei controlli è per noi un'ottima notizia. Da troppo tempo il regolamento era incagliato nelle pieghe della burocrazia italiana, con il trasporto che ne aveva un disperato bisogno per lo snellimento e il coordinamento delle procedure doganali e di controllo che insistono sulle merci. Grazie all'inserimento nel PNRR della realizzazione del SUDOCO, si dà compimento a una importante riforma per la logistica" – commenta il Segretario Generale di ANITA Giuseppina Della Pepa.
ANITA ha sempre chiesto l'attuazione del SUDOCO. Per le imprese di autotrasporto, che intervengono nella tratta iniziale e/o finale di un trasporto intermodale, è di prioritario interesse una tempestiva esecuzione di tutti i controlli necessari per un rapido rilascio della merce. L'Associazione sostiene tutte quelle misure, SUDOCO compreso, che permettono di ridurre le ore di attesa degli autisti nei nodi logistici.
Il testo approvato prevede il fondamentale ruolo di coordinamento dei procedimenti e dei controlli in capo all'Agenzia delle dogane e dei monopoli e permette agli operatori economici di utilizzare un'interfaccia unica per l'attivazione dei procedimenti prodromici e dei controlli necessari all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale.

Enav: approvato resoconto intermedio di gestione. Forte ripresa del traffico aereo in estate con punte a livelli pre-pandemici

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Il Consiglio di Amministrazione di ENAV, riunitosi ieri sotto la presidenza di Francesca Isgrò, ha approvato il resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2021.

L'Amministratore Delegato Paolo Simioni ha commentato: Il traffico aereo in Italia sta andando meglio delle previsioni. Nei mesi estivi abbiamo gestito tra il 70 e l'80% del traffico del 2019 con giornate che hanno raggiunto il 100%. Il trend di crescita è costante e, in alcuni giorni di ottobre, abbiamo anche superato i voli del 2019. La Società sta proseguendo sugli investimenti strategici per modernizzare l'infrastruttura spazio aereo e accogliere tutti gli aumenti di traffico garantendo sempre sicurezza, puntualità e qualità del servizio. ENAV sta operando con successo sul mercato non regolamentato. Abbiamo creato un modello commerciale totalmente integrato tra tutte le realtà del Gruppo, e questo nuovo approccio sta dando i risultati attesi.

I primi nove mesi del 2021 sono stati caratterizzati da una decisa ripresa del traffico aereo specialmente nel periodo estivo. In Italia, il risultato complessivo, rispetto al corrispondente periodo del 2020, per le unità di servizio di rotta, ha mostrato un incremento del 24,1% modificando il trend negativo del primo semestre (-16,6%) grazie al positivo andamento del terzo trimestre 2021 che ha evidenziato una crescita dell'83,1%.

La crescita del traffico in Italia è superiore alla media dei principali paesi europei. Infatti, in Europa, sempre con riferimento alle unità di servizio, il dato medio del periodo gennaio – settembre 2021 per gli Stati aderenti ad Eurocontrol è stato del +8,3%; in particolare: Germania (-5,2%), Gran Bretagna (-12,9%), Spagna (+17,5%) e Francia (+8,1%).

Il traffico di rotta, espresso in unità di servizio, ha mostrato una crescita del 24,1% nei primi nove mesi del 2021, rispetto allo stesso periodo del 2020. Il traffico aereo nazionale (arrivo e partenza su aeroporti italiani) ha mostrato un aumento delle unità di servizio del 39,7%, mentre le unità di servizio del traffico internazionale (arrivo o partenza da uno scalo estero) sono cresciute dell'8,5%. La componente di sorvolo (aerei che attraversano lo spazio aereo italiano senza scalo) è invece aumentata del 30,6%.

Il traffico di terminale nei nove mesi del 2021 è cresciuto del 14,5%, in termini di unità di servizio, rispetto al corrispondente periodo del 2020. L'aumento dei volumi di traffico è stato generalizzato su tutto il territorio italiano con l'eccezione della charging zone 1, riferita allo scalo di Roma Fiumicino, che vede una contrazione, rispetto allo stesso periodo del 2020, del 14,8%. La charging zone 2, rappresentata dagli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera e Bergamo Orio al Serio, nei primi nove mesi del 2021, registra un incremento dell'11,1% delle unità di servizio. La charging zone 3, che comprende tutti gli altri aeroporti nazionali, ha fatto infine registrare un aumento del 29% delle unità di servizio.

ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO

I ricavi totali consolidati, nei primi nove mesi del 2021, si attestano a 587,6 milioni di euro stabili rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno per l'effetto combinato della crescita del traffico e dei corrispondenti ricavi operativi e della diminuzione del balance. I ricavi da attività operativa, infatti, si attestano a 341,8 milioni di euro, in aumento del 23,8% grazie alla decisa crescita del traffico aereo, specialmente nel periodo estivo.

La componente di balance incide positivamente per 217,7 milioni di euro (-24,1% rispetto ai primi nove mesi del 2020). Il balance del periodo riferito alla rotta incide positivamente per 169,2 milioni di euro, in decremento di 43,3 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2020 mentre i balance di terminale incidono positivamente per 48,5 milioni di euro e

registrano un decremento di 25,7 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2020. Queste differenze sono state determinate anche dalla modifica dei target di performance del sistema regolatorio che ha impattato la misurazione della voce balance nei nove mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020.
I ricavi da mercato non regolamentato raggiungono i 20,4 milioni di euro, in aumento del 24,6% rispetto ai primi nove mesi del 2020. Tale aumento è da attribuirsi principalmente ai ricavi generati dalla controllata IDS AirNav e sono riferiti in particolare alla vendita di sistemi e piattaforme per la gestione delle informazioni aeronautiche e per la progettazione dello spazio aereo, venduti ai clienti presenti su scala mondiale con una concentrazione nei paesi extraeuropei.
I costi operativi totali, nei primi nove mesi del 2021, si attestano a 440,7 milioni di euro, in aumento del 6,6% rispetto al 30 settembre 2020 principalmente per le maggiori attività legate alla ripresa del traffico aereo.
Il costo del personale è pari a 362,8 milioni di euro, in aumento del 5,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In particolare, la retribuzione fissa si mantiene sostanzialmente invariata mentre la retribuzione variabile registra un incremento del 54,8% principalmente attribuibile al minore effetto registrato nei primi nove mesi del 2021, delle ferie maturate e non godute, rispetto a quanto emerso nel 2020, quando è stato fortemente ridotto il fondo ferie, ed al ritorno alla normale configurazione operativa rispetto a quella ridotta applicata nel 2020.
L'EBITDA consolidato si attesta a 146,8 milioni di euro nei primi nove mesi dell'anno, in riduzione del 16,4% rispetto allo stesso periodo del 2020 a causa del diverso perimetro regolatorio, con particolare riferimento al target di performance applicabile, che ha determinato una disomogeneità nel calcolo della componente di balance nei due periodi.
Il Risultato Operativo (EBIT) consolidato e l'utile netto consolidato nei primi nove mesi del 2021 si attestano rispettivamente a 55,6 milioni di euro, in diminuzione del 28,2% e 41,8 milioni di euro, in calo del 24,1%, rispetto allo stesso periodo del 2020, per effetto essenzialmente del già citato differente perimetro regolatorio.
L'indebitamento finanziario netto è pari a 425,5 milioni di euro, con un effetto negativo di 180,4 milioni di euro rispetto al dato del 31 dicembre 2020. La variazione negativa è dovuta all'effetto della dinamica degli incassi e pagamenti connessi all'operatività ordinaria che ha prodotto un flusso di cassa negativo, per la riduzione degli incassi da core business della Capogruppo pur in presenza di una ripresa delle attività nel periodo estivo che saranno oggetto di incasso negli ultimi mesi dell'anno e comunque a livelli inferiori rispetto al 2019.
Si evidenzia che, al 30 settembre 2021, il Gruppo dispone di linee di credito di breve periodo non utilizzate per complessivi 294 milioni di euro di cui linee committed per 220 milioni di euro e linee uncommitted per 74 milioni di euro.

Codice della Strada: da oggi in vigore le nuove norme contenute nella legge di conversione del Decreto infrastrutture e trasporti

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – Divieto di uso di tablet e pc portatili, oltre che di telefoni cellulari, mentre si è alla guida e aumento delle sanzioni per chi non rispetta la disposizione , norme per aumentare la sicurezza dei pedoni, multe più salate per chi occupa i posti riservati al parcheggio delle auto utilizzate per il trasporto delle persone con disabilità e, a partire dal primo gennaio 2022, sosta gratuita per i veicoli al servizio delle persone con disabilità sulle strisce blu, stalli 'rosa' riservati al parcheggio delle donne in gravidanza e dei genitori di bambini fino a due anni, aumento delle sanzioni per chi getta dal finestrino dell'auto rifiuti o altri oggetti.

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del decreto legge infrastrutture e trasporti, convertito in legge dal Parlamento – ricorda una nota del Mims – entrano in vigore da oggi le novità introdotte nel codice della strada che è stato modificato anche nei suoi principi ispiratori: non più soltanto la sicurezza ma anche la tutela della salute delle persone e la tutela dell'ambiente rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale e economico perseguite dallo Stato attraverso la disciplina della circolazione stradale.

Tra le principali novità introdotte dalla legge di conversione del decreto vi è la nuova regolamentazione dei monopattini elettrici.

– Divieto dell'uso di tablet mentre si guida: il divieto, ora espressamente previsto per i telefonini, si estende all'uso di computer portatili, notebook, tablet e qualunque altro dispositivo che comporti anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. Aumentano anche le sanzioni che vanno da un minimo di 422 euro a un massimo di 1679 euro ed è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sette giorni e due mesi.

– Persone con disabilità: raddoppiano le multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree riservate ai veicoli delle persone disabili. La multa va da un minimo di 168 ad un massimo di 672 euro. Dal primo gennaio 2022 i veicoli per il trasporto delle persone con disabilità possono essere parcheggiate gratuitamente nelle aree a pagamento qualora i posti riservati risultino occupati.

– Stalli rosa e altri posti riservati: il sindaco con propria ordinanza può disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale. Il sindaco inoltre ha la facoltà di riservare posti per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico.

– Aree dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici: il divieto di sosta, con le relative sanzioni, si estende alle aree dove si trovano le colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli. Il divieto vale anche per gli stessi veicoli elettrici che non stanno effettuando la ricarica o se hanno completato da oltre un'ora l'operazione

– Sicurezza dei pedoni: arrivano norme per aumentare la sicurezza dei pedoni che attraversano una strada priva di semafori, introducendo più puntualmente obblighi di cautela per gli automobilisti. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali, chi è alla

guida di veicoli è obbligato a dare la precedenza, rallentando o fermandosi, non solo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a chi si accinge a farlo.
– Multe salate per chi getta i rifiuti dal finestrino: raddoppiano le sanzioni per chi getta rifiuti dal finestrino dell'auto in sosta o in movimento insozzando la strada, da un minimo di 216 ad un massimo di 866 euro; sanzioni raddoppiate anche per chi getta dai veicoli in movimento un qualsiasi oggetto: si va da un minimo di 52 ad un massimo di 204 euro.
– Stop pubblicità sessiste o con messaggi violenti: è vietata qualsiasi forma di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori. La violazione del divieto comporta la revoca dell'autorizzazione all'uso dello spazio pubblicitario e l'immediata rimozione della pubblicità.
– Patente di guida: la validità del 'foglio rosa' passa da sei mesi a un anno. Durante il periodo di validità del foglio rosa è possibile effettuare la prova pratica di guida per tre volte (la prima più ulteriori due), anziché due volte come prevedeva la norma precedente. Coloro che si esercitano senza istruttore incorrono in una sanzione da un minimo di 430 ad un massimo di 1731 euro e nella sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi.
– Ricorsi contro le multe: il ricorso al prefetto per atti di contestazione di infrazioni del codice della strada può essere effettuato anche per via telematica, attraverso la posta elettronica certificata.
Nel corso dell'esame parlamentare sono state introdotte norme sull'uso dei monopattini elettrici con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità dolce diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani a seguito della pandemia. Sono previsti la riduzione del limite di velocità da 25 a 20Km/h (resta invece a 6km/h all'interno delle aree pedonali), il divieto di circolare sui marciapiedi, salvo la conduzione a mano, e il divieto di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni. Per evitare la sosta selvaggia, i noleggiatori di monopattini elettrici devono prevedere l'obbligo di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Confermato l'obbligo del casco per i minorenni. Dal primo luglio 2022 i nuovi monopattini devono essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità. Quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2014. Prevista la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso.
Link alla Gazzetta ufficiale

Legambiente: crolla il TPL, aumentano le auto circolanti. Restano preoccupanti livelli di smog. I dati di ecosistema urbano

(FERPRESS) – Roma, 8 NOV – Nell'anno della pandemia, politiche e performance ambientali nei capoluoghi non decollano: stessa media generale, medesime emergenze di quelle emerse nel report dello scorso anno. I dati e le analisi nel nuovo rapporto di Legambiente.

Crolla il trasporto pubblico, aumentano le auto circolanti. Restano preoccupanti i livelli di smog e di perdite della rete idrica. Poche note positive: crescono differenziata e infrastrutturazioni ciclabili

In testa alle città più virtuose c'è Trento, seguita da Reggio Emilia, Mantova, Cosenza e Pordenone. Ultime Brindisi, Catania e Palermo. Metropoli: l'eccezione Milano, proiettata al futuro.

Dalla comunità energetica di Napoli alla superciclabile Firenze-Prato, 18 buone pratiche premiate. Legambiente: serve un Piano Urbano di Ripresa e Resilienza.

Più auto in circolazione e un crollo quasi uniforme nell'utilizzo del trasporto pubblico. Livelli di smog e di perdite lungo la rete idrica che rimangono preoccupanti. Poche note positive che poco incidono sul trend complessivo: tra tutte, l'aumento della raccolta differenziata e dei chilometri di piste e infrastrutturazioni ciclabili. Nel 2020 segnato dall'emergenza pandemica, i capoluoghi italiani non migliorano le loro performance ambientali: se è vero, infatti, che il Covid-19 colpisce anzitutto le città, modificandone contorni, regole e indirizzi, le emergenze urbane evidenziate negli anni precedenti rimangono le medesime e riflettono un sostanziale immobilismo nelle politiche improntate alla sostenibilità, seppur con qualche importante eccezione e best practice cui guardare per tracciare la rotta del cambiamento su scala nazionale.

È il quadro che emerge dal rapporto Ecosistema Urbano 2021, realizzato da Legambiente in collaborazione con Ambiente Italia e Il Sole 24 ORE e presentato questa mattina in diretta streaming sui siti di Nuova Ecologia e Sole 24 ORE, sul canale YouTube e sulla pagina LinkedIn di Legambiente. Il report, pubblicato sul Sole 24 Ore di oggi, prende in considerazione 105 capoluoghi e tiene conto di 18 indicatori riguardanti sei componenti (aria, acque, rifiuti, mobilità, ambiente urbano ed energia) per stilare una classifica delle performance ambientali delle città: a fronte di un punteggio massimo teorico di 100, la media percentuale totalizzata dai centri urbani nel 2020 rimane ferma al 53,05%, identica a quella della scorsa edizione.

Soltanto Trento supera l'80 percento (84,71%), confermandosi in testa alla classifica generale con un miglioramento delle performance nell'uso di suolo e nelle concentrazioni di NO2 e PM10, un aumento della raccolta differenziata e delle infrastrutture ciclabili; al secondo posto troviamo Reggio Emilia (77,89%) che aumenta lo spazio dedicato ai pedoni e alla ciclabilità (prima in assoluto per piste ciclabili equivalenti) e il numero di alberi piantumati; il gradino più basso del podio è occupato da Mantova (75,14%) che migliora le performance sulla qualità dell'aria, diminuisce le perdite della rete idrica e aumenta la differenziata. Chiudono la top five Cosenza (quarta con il 74,21%) che diminuisce le perdite della rete idrica e i consumi domestici d'acqua, registra il maggior incremento d'infrastrutture ciclabili e migliora in produzione di rifiuti e uso del suolo, e Pordenone (quinta con il 73,30%) che migliora nelle perdite della rete idrica (seconda città più virtuosa nel contenerle), diminuisce la produzione di rifiuti e cresce nella raccolta differenziata.

Fanalini di coda Brindisi (30,03%), Catania (29,38%) e Palermo (26,60%), rispettivamente al 103°, 104° e 105° posto della classifica: saltano agli occhi, in particolare, lo zero assoluto guadagnato da Brindisi nell'uso efficiente di suolo e l'ultimo posto nella raccolta differenziata

occupato da Catania, che tuttavia è anche la città più virtuosa per consumi idrici. Ultima Palermo che aumenta la produzione di rifiuti pro capite e il numero di auto circolanti, ma in positivo registra un incremento dei passeggeri del servizio di tpl, in controtendenza rispetto alla media delle altre città.
Quest'anno Ecosistema Urbano presenta un'importante novità: sono i contributi di alcuni esperti che costituiscono una rete informale composta da ISPRA, ISS, ISTAT, CNR, Caritas, Oxfam, Terra!, Forum Disuguaglianze e Diversità, Fillea Cgil e che interpreta il tema urbano offrendo il proprio punto di vista, sottolineando le emergenze e individuando le possibili azioni concrete per combattere disagio, povertà, disuguaglianze e criticità ambientali partendo dagli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Onu. Contributi che verranno approfonditi in un appuntamento ad hoc il 13 gennaio 2022.
"Ecosistema Urbano fotografa un Paese in buona misura fermo, che torna addirittura indietro su alcuni indicatori ambientali: già nello scenario pre-pandemico, il rapporto descriveva capoluoghi che faticavano a decollare nelle politiche di sostenibilità, contribuendo a conflitti con l'Europa e a procedure d'infrazione, come per la depurazione delle acque o la qualità dell'aria. Il periodo pandemico, al netto di alcuni miglioramenti, ha complicato le cose – dichiara il presidente nazionale di Legambiente, Stefano Ciafani – Ora, però, nell'ambito del PNRR si apre una possibilità per invertire la rotta: sono i bandi pubblicati dai ministeri per l'assegnazione di risorse da destinare alla differenziata e alla costruzione di impianti di riciclo, alla nuova mobilità, alla forestazione urbana, al ciclo integrato delle acque. Essenziale sarà la capacità degli uffici tecnici delle città di sottoporre progetti adeguati che rispettino i criteri ambientali stringenti imposti dall'UE, ma anche un loro affiancamento da parte di strutture tecniche pubbliche centrali, per sopperire alla carenza cronica di personale e competenze delle amministrazioni locali".
"Ancora una volta le nostre analisi confermano che, anche in un'annata particolarmente difficile come quella evidenziata dai numeri, l'Italia del buon ecosistema urbano è quel Paese che riesce a pianificare e a spendere bene le proprie risorse. Evolvendosi pur in mancanza di risposte o di indirizzi nazionali chiari, come dimostrano le buone pratiche inserite nel rapporto, esempi positivi che raccontano sprazzi di dinamicità e di progettualità notevoli – dichiara Mirko Laurenti, responsabile del rapporto Ecosistema Urbano di Legambiente – Per uscire davvero dall'emergenza urbana serve però una strategia nazionale che sostenga e finanzi le buone scelte per rendere le nostre città più vivibili e adattabili alle necessità dell'ambiente e dei cittadini. In tal senso, un utilizzo oculato del PNRR a partire dalle città, puntando sul buon lavoro dei Sindaci, può essere un'opportunità concreta di rilancio per l'intero Paese, con meno auto e mezzi meno inquinanti, più infrastrutture intelligenti e ultra-connesse".
Performance per settore. Complice la pandemia, crolla un po' ovunque l'utilizzo del trasporto pubblico che registra un calo del 48%: eccezione tra le grandi città turistiche è Milano, che rimane stabile al primo posto con 467 viaggi per abitante, seguita da Venezia, Roma, Genova. Tra i Comuni di medie dimensioni, Trieste, Cagliari, Parma, Brescia, Udine e Trento superano i 100 viaggi. Ben 17 le città di medie dimensioni che non raggiungono la soglia dei 10 viaggi. Anche l'offerta del trasporto pubblico, calcolata in km percorsi annualmente

dalle vetture per abitante residente, diminuisce nella maggior parte delle città, registrando un – 8%, con una media di 25 vetture-km/abitante. Il tasso di motorizzazione dei capoluoghi italiani, di contro, continua inesorabilmente a salire: 65,7 auto ogni 100 abitanti, contro le 64,6 del 2019.
Nota dolente le perdite della rete idrica che restano stabili: il 36,1% dell'acqua potabile non arriva ai rubinetti. In 19 città si disperde la metà o più dell'acqua immessa nelle condutture. Solo cinque capoluoghi contengono le perdite entro il 15%: Macerata, Mantova, Milano, Pordenone, Trento. In tutti cresce, in parallelo, il valore medio dei consumi idrici domestici: 153,2 litri al giorno pro capite, un +3% rispetto al 2019.
Capitolo qualità dell'aria: per quanto riguarda le concentrazioni di polveri sottili (PM10) in atmosfera, anche nel 2020 la media annua dei 40 μg/mc, valore limite per la protezione della salute umana fissato dalla direttiva comunitaria, viene rispettata in tutte le città; la situazione peggiora se si guarda invece alla media giornaliera da non superare secondo i limiti di legge (50 μg/mc), con 35 capoluoghi che superano i 35 giorni consentiti e 13 centri urbani dove si conta più del doppio dei giorni di sforamento. Si riduce invece il valore medio delle concentrazioni di biossido di azoto (NO2), così come il numero di città dove lo stesso supera il limite di legge, mentre il valore medio delle centraline che rilevano le concentrazioni di ozono (O3) supera la soglia di protezione della salute umana in circa un terzo dei Comuni considerati (39 su 105).
Sul fronte delle energie rinnovabili, Padova, Oristano, Pesaro e Verona sono i Comuni dove si registra la maggiore diffusione di solare termico e fotovoltaico installato nelle strutture pubbliche, con valori compresi tra i 26 e i 31 kW per 1000 abitanti. Ben 23 i capoluoghi dove ancora non si raggiunge 1 kW/1000 abitanti, otto le città ferme a zero. Il valore medio nazionale, in lieve calo, si attesta sui 4,77 kW/1.00 ab.
In oltre la metà dei capoluoghi considerati peggiora l'indice dell'uso efficiente di suolo, a fronte di un calo più o meno marcato del numero di abitanti: il calo demografico è generalmente associato a una crescente perdita di funzioni dell'infrastruttura residenziale storica a fronte di nuove espansioni.
In positivo, invece, nel settore rifiuti si conferma la crescita a livello nazionale della raccolta differenziata (il 59,3% sul totale dei rifiuti urbani, un punto percentuale in più rispetto al 2019); al contempo cala la produzione di rifiuti, con una media che si ferma a 514 kg pro-capite (erano 530 nel 2019). Nel 2020 tra le città permangono differenze considerevoli nella disponibilità di alberi pro capite: crescono quelle con una dotazione superiore a 20 alberi/100 abitanti, con le 7 migliori che superano i 40: Brescia, Cuneo, Modena, Reggio Emilia, Trieste e Vibo Valentia; in fondo alla classifica, Benevento e Potenza con meno di 5 alberi/100 ab. In aumento il valore medio di alberi in area urbana che passa dai 21,7 ai 24,13 alberi/100 ab.
Guardando alle piste ciclabili, nel 2020 Reggio Emilia registra il valore più alto con 45,74 metri equivalenti ogni 100 abitanti, seguita da Cremona e da Cuneo. Nel complesso, salgono a 39 le città che superano i 10 m eq/100 ab. In aumento anche il valore medio nazionale delle piste ciclabili equivalenti che sfiora i 9,5 m.

Le principali metropoli e l'eccezione Milano. Uno sguardo alle principali metropoli conferma la loro difficoltà comune nel dare risposte alle criticità che le attanagliano: lo smog a Torino, il traffico a Roma, la costante emergenza rifiuti a Palermo, la dispersione d'acqua potabile a Bari, il consumo di suolo a Venezia. Sempre elevati i giorni di superamento dei limiti d'ozono a Milano e Torino e le concentrazioni di biossido d'azoto a Torino o Palermo. Guardando a numeri e percentuali, degno di nota è l'aumento di auto circolanti a Torino (65 ogni 100 abitanti) e a Roma (64/100). Colpiscono lo scarso 19,2% di raccolta differenziata a Palermo o il 36,2% a Napoli, il 3 su 10 raggiunto da Venezia nell'indice dedicato al consumo efficiente di suolo, il 49% di acqua potabile immessa in rete ma sprecata a Bari.
In controtendenza, nel complesso, le performance di Milano: il capoluogo lombardo continua a contraddistinguersi per un dinamismo che accompagna un profondo cambiamento in chiave sostenibile avviato da tempo, con numeri che restano confortanti pur nel trend generale di rallentamento. Vincente la scelta di promuovere un sistema di mobilità sempre più condivisa e integrata con il trasporto pubblico, dai servizi di sharing agli spazi riservati ai ciclisti. Milano si conferma unica tra le grandi città ad avere una rete idrica che perde molto meno del 25% dell'acqua immessa in rete (il 13,4%) e ha ormai invertito stabilmente la proporzione tra suolo impermeabilizzato o costruito e crescita di residenti: è l'unico capoluogo a totalizzare 10 su 10 nell'indice sul consumo efficiente di suolo.
Oltre i numeri, le buone pratiche. Ecosistema Urbano dedica spazio a quelle realtà che, a Nord come a Sud, presentano buoni esempi di sostenibilità non sempre visibili guardando ai soli numeri e alle sole statistiche. Diciotto le buone pratiche premiate e inserite nell'edizione 2021 del rapporto. È il caso, ad esempio, della rivoluzione partita dalla periferia est di Napoli, quartiere di San Giovanni a Teduccio, dov'è stata avviata la prima comunità energetica rinnovabile e solidale del Paese; del Distretto dell'Economia Civile della provincia di Lucca, nato in piena pandemia; dei tre milioni di nuovi alberi che entro il 2030 saranno piantumati nell'ambito del progetto "ForestaMI" o del primo parcheggio per biciclette, aperto alla stazione Cordusio, linea 1 rossa della metropolitana, a Milano. E ancora, il caso di Cagliari, dove un progetto ha consentito il recupero delle acque reflue in uscita dai depuratori, un tempo lasciate defluire a mare e oggi impiegate per annaffiare i giardini pubblici. O del progetto della Superciclabile che collegherà Firenze con Prato: 15 chilometri che daranno una svolta all'intero sistema di mobilità in un quadrante molto congestionato dal traffico e tagliato in due dall'Autostrada del Sole.
>Scarica il rapporto completo Ecosistema Urbano 2021

Zampieri Holding Srl sempre più "green": firmato l'accordo volontario con il Ministero della Transizione Ecologica

(FERPRESS) – Roma, 9 NOV – Nuovo e importante traguardo "green" per Zampieri Holding S.r.l., una delle aziende leader a livello italiano nel settore dei trasporti, con sede legale a Roma, da sempre all'avanguardia nell'utilizzo di mezzi a basse emissioni e mezzi a metano, con l'obiettivo di ridurre il più possibile l'impatto ambientale, rispettando i più levati standard di Climate Corporate Responsibility.

Il gruppo ha firmato nei giorni scorsi un accordo volontario con il Ministero della Transizione Ecologica, il primo di questo tipo siglato dal Dicastero con un'impresa del settore dei trasporti e tra i primi in assoluto. Zampieri Holding ha così rinnovato la propria adesione al Programma Nazionale di Valutazione dell'Impronta Ambientale, al quale iniziò a prendere parte già nell'ottobre 2014, sottoscrivendo allora un primo accordo con l'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, successivamente rinnovato di anno in anno fino a oggi, con il raggiungimento di tutti gli obiettivi di volta in volta stabiliti, per la riduzione delle proprie emissioni in atmosfera e di compensazione di quelle residue.
A firmare il nuovo documento sono stati il Direttore Generale Oliviero Montanaro, Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo del Ministero della Transizione Ecologica, e Giancarlo Zampieri, amministratore unico di Zampieri Holding.
Con questo accordo, ZH si impegna a mettere a punto della metodologia per il calcolo dell'impronta ambientale di 159 trattori stradali suddivisi in 18 trattori marca Iveco con alimentazione a metano, 141 trattori Diesel di vari modelli di cui due Euro 5 e 139 Euro 6. Si prenderà in considerazione l'intero arco del loro ciclo di vita, secondo un approccio "dalla culla alla tomba", con particolare riguardo alla contabilizzazione della carbon footprint (ovvero la misura della CO2 equivalente).
"Con questo nuovo accordo – ha sottolineato Giancarlo Zampieri – il nostro gruppo intende rafforzare ulteriormente la propria politica ambientale nel settore climatico, aderendo ad iniziative ed impegni volontari che si pongano in linea con le politiche governative nell'ambito del Green Deal Europeo e dell'Accordo di Parigi".
Da parte sua, il Ministero della Transizione Ecologica è impegnato a sostenere, attraverso programmi in collaborazione con amministrazioni pubbliche e imprese, la promozione della riduzione delle emissioni e la diffusione di modelli sostenibili di produzione e consumo. Ed è proprio in questa cornice che le parti firmatarie "si impegnano affinché sia definita una metodologia di calcolo dell'impronta ambientale nei trasporti fatti da Zampieri Holding S.r.l. per la sperimentazione prevista nel presente accordo".
A fronte di tale impegno, Zampieri Holding S.r.l. nello specifico, intende condurre l'analisi e la contabilizzazione dei potenziali impatti ambientali generati nell'ambito del ciclo di vita dei trasporti, con particolare riguardo alla categoria di impatto "carbon footprint", nell'ottica di una loro riduzione.
Zampieri Holding sarà altresì impegnata nella definizione di un sistema di gestione delle emissioni, specifico per il settore dei trasporti, "finalizzata al miglioramento complessivo dell'impronta ambientale dei prodotti oggetto di analisi e, in particolare, volto alla riduzione dell'impronta climatica".
Dal punto di vista "tecnico", il Calcolo della carbon footprint sarà effettuato secondo lo standard ISO 14067:2018, e le attività comprenderanno anche l'individuazione di specifici interventi atti a ridurre la carbon footprint per le diverse attività di produzione e trasformazione di Zampieri Holding.
Si prevede anche lo studio di misure di compensazione delle emissioni di gas ad effetto serra che non è stato possibile o non sarà possibile abbattere in seguito agli interventi e alle misure

di riduzione individuati, realizzati e/o valorizzati, attraverso l'acquisto di crediti CERs/ERUs/VERs acquistati nel mercato volontario.
In programma anche un'attività di comunicazione relativa alla valutazione, riduzione e compensazione della carbon footprint, per la quale ZH Srl sarà affiancata dall'agenzia Next Srl (Udine), nel ruolo di advisor, mentre nelle fasi di calcolo e conseguente valutazione delle misure da attuare per la riduzione dell'impronta e per la compensazione delle emissioni residue, il gruppo romano sarà assistito da un importante istituto di ricerca.

Decreto Clima: 20 mln per il trasporto scolastico sostenibile. On line la graduatoria degli ammessi

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – E' online sul sito del Mite la graduatoria dei progetti per il trasporto scolastico sostenibile finanziati dal "Decreto Clima", che ha stanziato 20 milioni di euro.
Il finanziamento, destinato ai Comuni con più di 50 mila abitanti interessati dalle procedure di infrazione comunitaria sulla qualità dell'aria, prevede la realizzazione di nuove linee di trasporto scolastico da attivare mediante scuolabus e/o miniscuolabus ad alimentazione ibrida o elettrica di nuova immatricolazione.
Diciannove i progetti ammessi, il cui valore va da circa 400 mila euro a 1 milione e 200 mila euro. I Comuni interessati sono distribuiti in nove regioni: quattro in Toscana (Carrara, Viareggio, Massa e Firenze), tre in Campania (Aversa, Castellammare di Stabia e Caserta), tre in Sicilia (Ragusa, Catania, Bagheria), due in Emilia Romagna (Modena e Ferrara), due in Puglia (Taranto e Brindisi), due nel Lazio (Guidonia e Tivoli), uno ciascuno in Lombardia (Vigevano), Piemonte (Alessandria) e Marche (Ancona).

ITA Airways: il programma loyalty Volare supera i 100.000 iscritti. Ad oggi i soci sono 129.000

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – "Volare" il nuovo programma di Loyalty di ITA Airways supera la soglia dei 100.000 iscritti ad un mese dalla sua nascita, arrivando oggi a 129.000 iscritti. Per celebrare il traguardo raggiunto la Compagnia ha deciso di premiare il socio n. 100.000, che, iscrittosi con lo status Smart, riceverà in regalo il passaggio direttamente a Premium, ben due livelli dopo lo Smart.
Il livello Premium permette da subito di accedere ai servizi dedicati come il check-in presso i banchi di Business Class, il fast track presso l'aeroporto di Roma Fiumicino e di Milano Linate e l'imbarco prioritario.
"Il cliente è al centro della nostra strategia – ha dichiarato Emiliana Limosani, Chief Commercial Officer di ITA Airways – e per noi è fondamentale non solo capirne le esigenze e soddisfarne le aspettative, ma anche farlo sentire apprezzato e coccolato. Per questo motivo abbiamo deciso di premiare il nostro 100.000esimo socio, per festeggiare con lui la fiducia che tutti i passeggeri ci hanno dimostrato iscrivendosi al Programma Volare. Questa azione

inoltre – aggiunge la manager – ci è sembrata il modo più naturale per ringraziarlo di aver scelto Ita Airways e il nostro programma loyalty Volare".
"Volare" è stato progettato per assicurare ai clienti massima semplicità e flessibilità sia nell' accumulo che nella spesa dei punti. Quattro sono i livelli in cui si declina il nuovo programma di Loyalty: smart, plus, premium ed executive. Attraverso il programma di partnership commerciali, inoltre, "Volare" offrirà ai clienti un'ampia gamma di servizi e prodotti messi a disposizione da ITA Airways e dai suoi partner. I punti accumulati consentiranno di volare ogni giorno dell'anno su qualsiasi volo di ITA Airways, attraverso una modulazione flessibile legata al valore di ogni singolo volo.
L'iscrizione al programma è disponibile via web, sul sito www.ita-airways.com, e sull'APP della Compagnia. I clienti fin da oggi avranno la possibilità di accumulare punti, mentre il catalogo dei servizi e prodotti verrà rilasciato nel 2022.

Club Italia: bigliettazione elettronica, le straordinarie opportunità del mondo digitale

(FERPRESS) – Napoli, 12 NOV – Quali sono le opportunità oggi offerte dalla bigliettazione elettronica e le ancora più straordinarie opportunità offerte dalla digitalizzazione nei sistemi di trasporto pubblico locale? La seconda giornata del convegno su "Digitalizzazione della mobilità e dell'e-ticketing nella Regione Campania. Verso il PNRR e i MaaS" (svolto a Napoli e organizzatoda Club Italia e UnicoCampania), ha cercato di rispondere a queste domande, guardando a tutto il settore dell'offerta degli operatori e fornitori di sistemi, e rispondendo anche ad uno dei principi guida dell'attività di Club Italia Contactless Users Board, vale a dire favorire il continuo dialogo e l'arricchimento attraverso il confronto tra domanda delle aziende e degli utenti del TPL e l'offerta dell'industria dei sistemi.
Claudio Claroni, direttore di Club Italia Contactless Users Board, ha introdotto i lavori della prima sessione della seconda giornata, articolata sul tema "Incontro tra domanda e offerta. Le aziende del TPL interrogano il mondo dell'offerta sulle tecnologie di account based ticketing, bigliettazione elettronica e infomobilita': quali condizioni permettono la costruzione del MaaS, Mobility as a Service."
La realtà del mondo digitale produce continue rivoluzioni anche nel mondo degli utenti: nella fermata Università della bellissima Metropolitana dell'arte di Napoli, tutti gli studenti nativi digitali utilizzano con estrema facilità i nuovi sistemi di e-ticketing introdotti da UnicoCampania; ma le prospettive sono enormi, il MaaS (cui il PNRR dedica attenzione, investimenti e risorse) rappresenta la nuova frontiera di un sistema che razionalizza la fornitura dei servizi, l'efficienza del sistema e soprattutto realizza l'integrazione di tutti i sistemi di mobilità, anche di quelli alternativi, con enormi vantaggi anche in termini ecologici e sociali.
La tavola rotonda è stata coordinata da Nicola Pascal, amministratore unico di ANM SpA, l'azienda di trasporti pubblici che dovrà l'evoluzione del sistema dei trasporti cittadini. I players del settore hanno offerto le risposte, proponendo tutte le grandi opportunità offerte dalle nuove tecnologie con un ampio ventaglio di proposte. L'attenzione è stata concentrata soprattutto sui sistemi di "account based ticketing", l'evoluzione vincente propedeutica alla

piena applicazione dei sistemi di MaaS. A illustrare le varie proposte si sono alternati i fornitori di sistemi di e-ticketing PAX; HID Global; AEP; SIA; Masabi; Almaviva; SET; Wordline; Pluservice; Flowbird; tutte imprese d'avanguardia presenti sia sui mercati nazionali che internazionali.

Pnrr: Mims, aumentano opere sottoposte a dibattito pubblico per un maggior coinvolgimento delle comunità locali

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Si amplia l'ambito delle opere sulle quali dovrà obbligatoriamente svolgersi il dibattito pubblico per consentire un maggiore coinvolgimento delle realtà territoriali nella condivisione dei progetti. Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha firmato un decreto che, riducendo alcune soglie dimensionali previste per sottoporre le opere del Pnrr al dibattito pubblico, fa sì che un maggior numero di progetti siano interessati da questo importante passaggio.
Il provvedimento è il frutto di un'analisi svolta dalla Commissione sul Dibattito Pubblico, su richiesta del Ministro, per valutare la possibilità di rafforzare questo strumento di consultazione, così come disposto dal decreto legge 'Semplificazioni', allargandone il campo di applicazione, così da condividere la progettualità con le comunità locali e gli enti territoriali.
"Il dibattito pubblico è uno strumento cruciale di partecipazione democratica che non solo agevolerà l'attuazione del Pnrr, ma contribuirà anche a rendere più sostenibili i progetti e quindi la costruzione delle opere, da un punto di vista sociale e ambientale, oltre che economico", ha spiegato il Ministro Giovannini. "Intervenendo sulla riduzione delle soglie come prevede il decreto, il dibattito pubblico si svolgerà per le opere di maggiore impatto sulla vita dei cittadini e sui territori, tra cui la diga di Campolattaro, il porto di Trieste, alcuni dei tracciati ferroviari con lunghezza superiore a 30 km e comunque con un valore di investimento superiore a 400 milioni di euro".
I dibattiti pubblici possono svolgersi anche per lotti funzionali, sebbene riferiti ad una stessa opera. In particolare, questa eventualità si riferisce a quelle infrastrutture ferroviarie in capo a Rfi che, pur riguardando un'unica linea di collegamento, andranno ad incidere su più territori regionali.

Logistica e intermodalità per lo sviluppo sostenibile. FS al Forum Conftrasporto-Confcommercio

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – "L'Italia è il secondo paese manifatturiero in Europa dietro alla Germania ma è anche un paese che importa materie prime e esporta prodotti finiti e semilavorati. Per cui è evidente che il settore della logistica già oggi gioca un ruolo fondamentale per la sostenibilità del sistema Paese e la sua competitività consentirà all'Italia di costruire un percorso di sviluppo sostenibile nel medio e lungo periodo. Il trasporto merci inoltre ha un peso crescente sulla sostenibilità ambientale, sulle emissioni di gas serra".

Così Fabrizio Favara, Chief Strategy Officer di Ferrovie dello Stato, intervenuto alla seconda giornata del 6° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio che si è tenuto a Roma il 9 e 10 novembre. Il settore del trasporto deve ridurre complessivamente le sue emissioni di circa il 60%, l'autotrasporto merci su strada oggi, pur rappresentando il 5% dei veicoli complessivi circolanti, emette da solo il 25% del totale emissioni del settore del trasporto su gomma.

Il trasporto merci e le soluzioni di intermodalità sono parti di un binomio inscindibile, su cui insistono gli investimenti della Missione 3 del PNRR e i 24 miliardi che il piano destina al miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. "Una fase storica simile all'attuale di sviluppo infrastrutturale per le ferrovie risale a quello che portò l'alta velocità, ma in quel caso si trattava di migliorare singoli segmenti, mentre oggi gli investimenti del PNRR abilitano lo sviluppo di tutti i territori e in particolare al Sud", ha proseguito Favara.

"Più nello specifico, nel campo della logistica e del trasporto merci – ha continuato il manager FS – nel giro di un paio d'anni nell'ambito dei corridoi TEN-T, che rappresentano la parte infrastrutturale più rilevante in termini di traffico ferroviario, avremo il 64% delle linee adeguate a sagoma P/C80, avremo circa il 40% delle linee con modulo a 750 mt e l'80% dei chilometri sulla linea al massimo peso assiale consentito". Un esempio di infrastruttura che cambierà radicalmente nel giro di qualche anno è rappresentato dagli investimenti per la dorsale adriatica per ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la capacità di trasporto delle merci, nella logica della creazione di un secondo corridoio strategico, accanto a quello Tirrenico. Linea che al momento vede il passaggio di circa 60 treni merci giorno e che vedrà in futuro triplicare i movimenti.

Per garantire e massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in un servizio intermodale occorre anche rendere disponibili soluzioni tecnologiche e digitali che sappiano abilitare la cooperazione tra operatori del settore industriale, tra gestori degli hub intermodali, porti e terminal perché si faccia un salto verso gli obiettivi europei che prevedono la triplicazione della quota modale ferroviaria delle merci sulle percorrenze superiori ai 300 km entro il 2030.

"Dopo gli anni della profonda ristrutturazione industriale che ci ha però garantito oggi di poter guardare al futuro, per fare il salto verso gli obiettivi che ci impone l'Europa – ha concluso Fabrizio Favara – c'è bisogno di inaugurare una stagione di nuova cooperazione che coinvolga tutti per un nuovo modello di logistica dal primo all'ultimo miglio, dal punto di carico delle merci fino alla loro destinazione finale, chiaramente nell'ottica imprescindibile di garantire una gestione a valore per tutti gli attori della filiera. L'obiettivo non è "spartirsi l'attuale" ma sfruttare lo sviluppo infrastrutturale per allargare il perimetro complessivo di fatturato e valore aggiunto del settore della logistica nazionale, e in questo modo garantire al sistema Italia di diventare la porta di accesso dell'Europa e ai singoli operatori di costruirsi un percorso di creazione di valore sostenibile nel medio e lungo periodo".

"Occorre promuovere con determinazione l'intermodalità, soluzione già pronta per l'efficienza energetica e la sostenibilità dei trasporti e della logistica – ha detto il presidente Conftrasporto Paolo Uggé – potenziando i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari privati) e rendendo strutturali gli incentivi al trasporto combinato marittimo e ferroviario e lo sconto traccia per l'accesso alla rete".

L'investimento su porti e interporti, la dorsale adriatica, il rinnovo delle flotte di TPL, i centri intermodali, insieme al Cismi Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, previsto nel decreto legge Infrastrutture e trasporti sono "pezzi di un puzzle – ha spiegato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini – che si vanno, forse, componendo. Il 2022 sarà un anno cruciale".

Assemblea nazionale ANCI: Gualtieri, sui trasporti Roma e Milano lavoreranno insieme e presenteranno progetti comuni

(FERPRESS) – Parma, 10 NOV – Che ruolo ricoprono i sindaci nel nostro Paese soprattutto in questa delicata fase di ripartenza pur nelle molte incognite legate all'evoluzione pandemica? E che spunti possono arrivare dal recente passato e dalle esperienze di chi ha amministrato città metropolitane in altre fasi storiche della vita nazionale? A tale quesito hanno cercato di dare risposta gli attuali primi cittadini di Milano (Giuseppe Sala) e di Roma (Roberto Gualtieri) e i loro predecessori Gabriele Albertini (Milano) e Walter Veltroni (Roma), pungolati dalle domande del direttore del Tg La 7 Enrico Mentana.
Sulla questione chiave del Pnrr il primo cittadino milanese ha auspicato chiarezza da parte del governo. "Da qui a Natale deve dire ai Comuni come si faranno le cose e con quali tempi. Sono sicuro che alla fine il governo dovrà passare per forza dai Comuni, è un fatto di pragmatismo. Ma è fondamentale che si faccia chiarezza e poi noi sindaci le cose le faremo"; ha concluso ricordando l'appello lanciato ieri dal presidente dell'Anci Decaro nella sua relazione introduttiva.
Sulla stessa lunghezza d'onda del sindaco meneghino anche quello di Roma Roberto Gualtieri. "Sala ha ragione: non abbiamo bisogno di un'ennesima legge, il governo deve dirci quando usciranno i bandi del Pnrr per permetterci una programmazione coerente e tempestiva. Ci sono anche forme diverse: sui piani urbani integrati non ci sono i bandi, ma ci sono delle risorse per le città metropolitane che ci aiutano a saltare un gradino".
Nel suo intervento Gualtieri ha fatto anche due importanti annunci: "Per favorire l'azione tra i diversi dipartimenti dell'amministrazione capitolina, ho deciso di creare una cabina di regia per affrontare le questioni operative del Pnrr, penso ad un modello flessibile, ad un foro cui inviterò a seconda delle circostanze anche governo e Regioni", ha ribadito. Inoltre, sul tema trasporti, Roma e Milano con le rispettive partecipate, Atac e Atm lavoreranno insieme e presenteranno progetti comuni. Lo voglio – ha spiegato il sindaco capitolino – anche perché Atm è una grande azienda che lavora bene e sono cose che vorremmo estendere, a prescindere delle occasioni aperte dal Pnrr come l'acquisto dei bus elettrici".

XXXVIII Assemblea annuale ANCI: Truzzu, PNRR sfida epocali. Ma occorrono procedure diverse

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – "Un grande successo, devo dire. Soprattutto, si conferma il fatto che i sindaci sono diventati elemento fondamentale della coesione nazionale, la risposta

concreta e immediata ai problemi dei cittadini. La gestione della pandemia, i momenti drammatici vissuti hanno forgiato una classe dirigente di amministratori in grado di gestire la grande partita del cambiamento che oggi si gioca in Italia".
Così il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, di rientro dalla XXXVIII Assemblea annuale ANCI di Parma, dove ha partecipato alle discussioni nei diversi panel sui temi della transizione energetica, ambientale e sostenibilità.
Nel corso della tre giorni emiliano-romagnola, l'Associazione Nazionale di Comuni Italiani ha inoltre affrontato l'importante tematica inerente la gestione dei fondi destinati alla ripartenza dell'Italia. "Ho paura – ha commentato il sindaco Truzzu – che si possa andare fuori tempo limite. Con il modello organizzativo vigente non riusciremo, nei prossimi due anni, ad appaltare e finanziare tutti i progetti".
"La questione cruciale – prosegue – riguarda personale e procedure: il piano delle assunzioni del Ministro per la Pubblica Amministrazione, Renato Brunetta, è giusto. Ma il rischio è che molte delle assunzioni non siano adeguate alla sfida. Stipendi bassi, che non attraggono competenze e ruoli specifici, non in linea con ciò che viene richiesto".
Sulle procedure, gli orientamenti dei sindaci metropolitani concordano. "Occorre – puntualizza Truzzu – una radicale semplificazione del Codice degli Appalti, o in alternativa l'applicazione del modello "Morandi", con l'individuazione dei sindaci come commissari ad acta per le opere strategiche. Perché con l'attuale sistema il rischio concreto è che le risorse del PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, arrivino ai comuni nel 2025, lasciando ai poveri sindaci l'onere e la responsabilità di aver fallito e non aver speso le risorse".
"È opportuno che i soldi arrivino direttamente alle stazioni appaltanti senza passare dalle conferenze interministeriali o da quelle con le regioni. È statisticamente provato – conclude il primo cittadino – che i Comuni spendano meglio e più in fretta le risorse. Ma purtroppo dobbiamo muoverci nel mare magnum delle procedure di assegnazione e ripartizione delle risorse, che variano a seconda dei Ministeri o degli enti. E questo non va bene".

Nuova veste grafica per Trenitalia.com. Sito rinnovato ottimizzando servizi, funzioni e contenuti

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – Da novembre trenitalia.com indossa una nuova veste grafica ottimizzata con servizi e contenuti sempre aggiornati. Prosegue così il percorso di innovazione di Trenitalia: la nuova piattaforma è infatti caratterizzata da un'esperienza ancora più semplice nell'utilizzo grazie a funzionalità totalmente responsive che permettono di consultare orari, acquistare biglietti e utilizzare tutti i servizi digitali offerti in maniera più intuitiva anche da dispositivi mobili.
Grazie alla nuova customer experience, già introdotta recentemente sull'app, gli utenti di trenitalia.com hanno a disposizione nuovi filtri e opzioni di ricerca, che consentono una maggiore customizzazione, e una rappresentazione delle soluzioni di viaggio ancora più intuitiva, con presenza del calendario orizzontale per effettuare in un solo click il cambio data veloce.

Tra le novità più interessanti, la descrizione con infografica dei livelli di servizio aiuta a scegliere la soluzione più adatta alle proprie necessità di comfort. Fermate e informazioni sul treno sono attivabili facilmente cliccando su "dettagli", mentre il carrello con il riepilogo dell'acquisto resta sempre visibile.
Si rinnova anche l'area riservata, riorganizzata secondo le informazioni e le funzionalità chiave, da cui sarà possibile gestire i propri viaggi e accedere ai servizi dedicati. Su trenitalia.com le modalità di pagamento ora sono più evidenti e semplici da selezionare, ed è possibile pagare anche tramite Satispay. Inoltre è possibile l'acquisto del biglietto per gruppi fino a 30 passeggeri.

Forum Internazionale Conftrasporto: Giovannini, 2022 anno cruciale per politiche logistica e di sistema

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – "Il 2022 sarà un anno cruciale per il salto di livello delle politiche per la logistica e il sistema, sia per quanto riguarda l'hardware che soprattutto il software. E per affermare una visione che vada addirittura oltre il 2026: sono stati stanziati 32 miliardi di un Fondo per la transizione energetica, che consenta di proseguire le politiche per realizzare il piano dei dieci anni per trasformare l'Italia, che è l'obiettivo principale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. Enrico Giovannini ha scelto di partecipare di persona al 6 Forum internazionale di Conftrasporto, anche per sottolineare l'importanza di un appuntamento che coinvolge gli operatori del settore, con cui l'esigenza di un dialogo è necessario per portare avanti una sfida complessa, difficile ma indilazionabile.
Giovannini ha ricordato come sia significativo che il convegno di Conftrasporto si sia svolto in coincidenza con la giornata dedicata ai trasporti nella conferenza climatica del Cop 26. Un evento in cui i rappresentanti delle varie nazioni si stanno apprestando a prendere impegni reali e reali-zzabili (col trattino), e non semplicemente promesse o vaghe intenzioni.
Il ministro ha sottolineato come molti fenomeni stiano avendo negli ultimi tempi un'accelerazione incredibile, non calcolabile attraverso una progressione aritmetica (le immatricolazioni di auto elettriche che da 2 passano a 4, a 8 e via dicendo), ma attraverso una progressione geometrica, che risulta molto più significativa. Siamo in presenza – ha sottolineato ancora il ministro- di processi che non sono arrestabili, e che incideranno profondamente sulla vita delle persone, ma anche sui destini delle aziende, dei protagonisti del comparto e sull'intero settore economico e sociale. È vero – ha continuato il ministro – che nessuno possiede la cosiddetta "pallottola d'argento", la chiave per risolvere tutti i problemi.
Per questo – ha spiegato il ministro – poiché l'evoluzione non può non avvenire in una logica che di sistema, c'è l'esigenza di un nuovo Piano della logistica e dei trasporti, che però non sarà un documento statico, ma piuttosto un vero "piano processo", che tenga conto dei continui cambiamenti che si succedono con ritmi a volte anche incalzanti.
La presenza del ministro è stata una sollecitazione alle categorie a partecipare ai lavori della Consulta per la logistica e i trasporti, che presto vedrà declinate anche le articolazioni settoriali, per guidare i processi di innovazione in tutti i settori e lavorare soprattutto in

direzione dell'integrazione. Infine, il ministro ha ricordato che, con il Dl Infrastrutture, è stata definitivamente approvata la nascita del Cismi, il centro per l'innovazione che dovrà raccogliere i frutti del dialogo tra il ministero e i contributi che provengono direttamente dai protagonisti del settore, perché sarebbe impossibile guidare un processo di così ampia portata solo attraverso l'opera di un ministero o di un qualsiasi altro organismo se non capace di operare in una logica di sistema.

Forum Internazionale Conftrasporto: Catalano (Mims), la transizione avrà tempi più rapidi, non più lunghi. Gli impegni di Cop 26

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV – "La transizione energetica e ambientale avrà tempi più rapidi, non più lunghi, rispetto a quanto molti prevedono. E questo per una serie di fattori, tra cui la spinta dell'opinione pubblica e delle popolazioni interessate, e – dall'altro – la gravità del problema ambientale, che già oggi ci consegna una situazione di gravità eccezionale anche se fossimo capaci da domani di risolvere tutti i problemi delle emissioni". È un accorato grido di allarme quello di Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica di missione del MIMS, lanciato al 6° Forum internazionale di Conftrasporto, anche per sollecitare l'impegno delle categorie interessate.

"Andiamo – ha sottolineato ancora Catalano- verso l'imposizione di limiti sempre più stringenti: l'impegno dei governi in sede europea o di Cop porterà ben presto al divieto di immatricolare veicoli alimentati esclusivamente con energie ricavati con materie di origine fossile, e alla definizione di un sistema di incentivi e disincentivi destinati a cambiare profondamente gli scenari dei vari settori. Chi scommette sulla durata della situazione attuale di profondo squilibrio energetico e ambientale è destinato a perdere, mentre sarà vincente chi è in grado di intercettare il futuro, anche se – al momento- nessuno possiede o sa quale sarà la "pallottola d'argento", la soluzione innovativa destinata a prevalere su tutte le altre o l'insieme delle soluzioni che saranno adottate", ha spiegato il coordinatore della Struttura di programmazione del Ministero.

Catalano ha ricordato le grandi risorse stanziate con il PNRR, il cui utilizzo andrà gestito con la piena collaborazione di tutti i soggetti, avendo presenti gli obiettivi che sono quelli dell'ammodernamento e efficientemente di tutta la supply chain, attribuendo valore al processo della logistica e non inseguendo la logica del prezzo più basso per una funzione essenziale come quello del trasporto. In questa ottica, Catalano si è chiesto se l'industria manifatturiera è pronta ad un salto di livello qualitativo necessario per chiudere l'intero anello di evoluzione dei processi economici e sociali.

I principali mercati automobilistici uniti in un progetto di regolamento su durata batterie dei veicoli elettrici

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Le vendite di veicoli elettrici e ibridi sono in aumento nei principali mercati, tra cui Cina, Europa e Nord America, e hanno raggiunto i 3 milioni di veicoli nel 2020, il 4,6% delle vendite totali. In Europa, la loro quota di mercato ha raggiunto il 10%. Secondo le proiezioni dell'Agenzia internazionale per l'energia, la loro quota di mercato globale potrebbe raggiungere tra il 10,4% e il 19% nel 2025.

Un certo numero di paesi ha già annunciato piani per eliminare gradualmente le vendite di veicoli con motore a combustione entro i prossimi 10-20 anni, una tendenza data ulteriore impulso dall'accordo alla COP26 di circa 24 nazioni e un gruppo di principali case automobilistiche per porre fine alla vendita di veicoli alimentati a combustibili fossili entro il 2040.

Fino ad ora, i consumatori non sono stati in grado di accedere a informazioni affidabili sulle prestazioni delle batterie dei veicoli nel tempo, mettendo in dubbio la sostenibilità del loro investimento. Questo potrebbe cambiare grazie a una proposta per un nuovo strumento giuridico per garantire la durata minima delle batterie montate nelle auto completamente elettriche e ibride plug-in, approvata dal Forum mondiale per l'armonizzazione delle normative sui veicoli (WP.29), ospitato dall'UNECE. Si tratta del primo sforzo internazionale, sostenuto da Canada, Cina, Giappone, Repubblica di Corea, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Stati Uniti d'America e Unione Europea, per regolamentare il problema del degrado delle batterie.

Le nuove disposizioni, sviluppate come un regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite (GTR), richiederanno ai produttori di certificare che le batterie montate nei loro veicoli elettrici (EV) perderanno meno del 20% della loro capacità iniziale in 5 anni o 100.000 km e meno di 30% in 8 anni o 160.000 km.

Ciò impedirebbe l'uso di batterie di bassa qualità, garantendo che solo batterie durevoli siano installate nei veicoli elettrici. Questo è fondamentale per aumentare la fiducia dei consumatori e per migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli elettrici oltre la loro bassa emissione di emissioni. Assicurare che ogni batteria duri più a lungo aiuterebbe ad alleviare la pressione sulle materie prime critiche richieste per la loro produzione e a ridurre gli sprechi delle batterie usate.

André Rijnders, presidente del gruppo di lavoro sull'inquinamento e l'energia (GRPE) che ha sviluppato questa proposta, ha dichiarato: "Secondo il regolamento proposto, informazioni accurate sullo stato di salute e sulla capacità residua della batteria saranno rese disponibili gratuitamente al proprietario del veicolo. Ciò fornirà informazioni preziose per le transazioni di veicoli elettrici usati/di seconda mano e altri cambiamenti di proprietario del veicolo".

Ciascun veicolo dovrà segnalare il proprio stato di salute della batteria alle autorità nazionali o regionali competenti, tramite trasmissione dati via etere o altri mezzi da determinare in base alle condizioni locali.

La proposta concordata sarà posta in votazione nella sessione del WP.29 del marzo 2022. I paesi che voteranno a favore del nuovo testo normativo dovranno recepirlo nella propria

legislazione nazionale/regionale con una tempistica dedicata per l'entrata in vigore del nuovo regime, che potrebbe arrivare già nel 2023.

REGIONE LAZIO

Linea Firenze-Roma: modifiche alla circolazione ferroviaria per installazione nuove tecnologie

(FERPRESS) – Firenze, 12 NOV – Modifiche previste alla circolazione ferroviaria sulle linee Firenze – Roma e Faentina nel weekend del 27 e 28 novembre per l'installazione di nuove tecnologie nel nodo di Firenze.
Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) attiverà nella stazione Firenze Campo di Marte, nella notte fra sabato e domenica di quel fine settimana, il nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM).
Si tratta di uno dei sistemi di massimo livello, tra i più avanzati e tecnologici al mondo, nel settore del segnalamento ferroviario che controllerà la circolazione tra Rovezzano, Campo di Marte e Statuto. Tra i benefici portati da questa nuova tecnologia di ultima generazione l'incremento dell'affidabilità dell'infrastruttura e una migliore gestione del traffico dei treni in termini di standard di regolarità e puntualità.
Benefici previsti anche nei processi di manutenzione dell'infrastruttura, grazie a sistemi informatici di diagnostica predittiva che consentono di individuare preventivamente un eventuale guasto, riducendo così l'insorgenza di avarie improvvise.
A questa attivazione di ACCM ne seguiranno altre nei prossimi anni, sempre nell'area fiorentina, con l'obiettivo di coprire l'intero nodo ferroviario.
L'investimento complessivo è stato di circa 40 milioni di euro.
Per consentire l'attivazione dell'ACCM è prevista la riprogrammazione dei servizi ad alta velocità e di quelli regionali.

Aeroporti di Roma celebra la riapertura del turismo con gli Stati Uniti

(FERPRESS) – Fiumicino, 8 NOV – Gli Stati Uniti riaprono i confini. Dall'8 novembre, si potrà viaggiare liberamente verso gli Usa senza particolari restrizioni, a condizione di essere vaccinati e aver effettuato un tampone entro tre giorni dall'imbarco. E' un segnale importante per la ripresa del traffico aereo e l'auspicato ritorno alla normalità che Aeroporti di Roma celebra insieme ai vettori che operano collegamenti diretti tra gli Stati Uniti e lo scalo della Capitale.
Dal Leonardo Da Vinci, sono attivi diversi collegamenti diretti per viaggiare verso le principali città statunitensi.

L'attuale offerta di Novembre prevede fino a 4 voli diretti giornalieri tra Fiumicino e gli Stati Uniti operati rispettivamente da Delta Air Lines per New York JFK e Atlanta, United per Newark, e da ITA Airways per New York JFK. Offerta prevista in aumento con l'aggiunta di ulteriori frequenze settimanali nel mese di Dicembre.
In previsione della prossima stagione estiva 2022 sono già in vendita ulteriori tratte operate dei vettori attualmente presenti a cui si aggiungerà il ripristino dei voli di American Airlines. Storicamente, gli Stati Uniti rappresentano il principale mercato di Lungo Raggio da e per Roma Fiumicino e il 5° mercato internazionale in assoluto, dietro a Spagna, Francia, Gran Bretagna e Germania. Nel 2019, prima della pandemia, quasi 2,8 milioni di passeggeri hanno volato da/per Roma Fiumicino con collegamenti diretti con 13 aeroporti negli USA, con una crescita del +7,5% rispetto al 2018.
Gli Stati Uniti, quindi, rappresentano uno dei principali mercati intercontinentali e la data dell'8 novembre è da considerarsi fondamentale per il trasporto aereo visto che gli USA hanno rappresentato, già nell'estate 2021, uno dei primari flussi intercontinentali in ripresa dopo il Covid grazie alla possibilità per i turisti americani di poter accedere in Italia senza isolamento fiduciario con i protocolli covid tested flight e successivamente grazie ai parziali allentamenti delle restrizioni in ingresso in Italia entrati in vigore da metà giugno 2021. Quest'anno, infatti, quasi mezzo milione di passeggeri ha ripreso a volare da/per gli USA sui voli diretti da Fiumicino
"La riapertura dei confini degli Stati Uniti per i turisti e i viaggiatori vaccinati provenienti dall'Unione Europea" – ha dichiarato Ivan Bassato, direttore Operazioni Aviation di Aeroporti di Roma – è un segnale molto positivo e di speranza per il futuro. La pandemia ha colpito duramente tutti i settori ma in particolar modo il trasporto aereo che stenta a tornare alla normalità. Dopo un anno e mezzo in cui i viaggi aerei si sono bloccati a livelli che non hanno precedenti nella storia, la decisione dell'Amministrazione Americana rappresenta un vero impulso per il settore dell'aviazione e un primo passo verso la riapertura delle nostre economie".

AdSP MTCS: prosegue il trend positivo per il network portuale laziale. Civitavecchia traina la ripresa: +21,5%

(FERPRESS) – Civitavecchia, 12 NOV – Prosegue il trend positivo dei Porti di Roma e del Lazio, come dimostrato dai dati di traffico dei primi nove mesi del 2021, in particolare nei porti di Civitavecchia e Gaeta.
In generale, per quanto riguarda il dato complessivo del network dei tre porti laziali si evidenzia un traffico merci complessivo pari a circa 10 milioni di tonnellate con una crescita del 18% rispetto allo stesso periodo del 2020, sempre condizionato dalla pandemia da Covid-19.
Nello specifico del periodo in questione, tra le varie tipologie, le merci liquide del network laziale chiudono con un +7,8%, mentre le merci solide con un + 28,8%.

E' Civitavecchia, il maggior scalo del network regionale, a registrare l'aumento più significativo con un + 21,5% (7 milioni di tonnellate di traffico, 1,2 milioni in più rispetto al 2020), seguito dal porto di Gaeta con un +15,7% (1,2 milioni di tonnellate). Il porto di Fiumicino cresce del 5,4% (1,4 milioni di tonnellate).

Per quanto riguarda Civitavecchia, si evidenzia una significativa crescita con riferimento a tutte le categorie merceologiche. Le rinfuse liquide, essenzialmente prodotti raffinati, sono aumentate del 24,6% (+122.776 tonnellate) mentre quelle solide di oltre il 24,9% (+325.477). Tra queste ultime si segnala l'incremento del carbone (+22,8%; +236.272 tonnellate) e dei prodotti metallurgici (+39,4%; +64.793). Tra la categoria "merci in colli", per le quali l'incremento è pari al 19,9% (+805.198 tonnellate), si evidenzia la crescita del 23,1% (+777.043 tonnellate per complessive 4.146.052 tonnellate) del traffico Ro/Ro e dell'5,1% (+33.695 tonnellate per complessive 690.503 tonnellate) delle merci in contenitori. Unico dato che fa segnare un segno meno è il traffico dei container, i T.E.U. che registrano un -12,8% (71.622, -10.519).

In netta ripresa anche il traffico passeggeri di linea che registra un aumento di oltre il 22.8% (+198.235) e un totale di 1.068.206 di passeggeri. Ugualmente in crescita, del 22,4% (+118.422), la categoria "automezzi" all'interno della quale si evidenzia un sostanziale incremento della sottocategoria "mezzi pesanti" (+27,8%; +26.942).

Molto positivi i numeri riguardanti il traffico crocieristico con un totale di 301.257 crocieristi e un +65.1% (+118.790), trend ulteriormente in crescita per la fine del 2021 che farà registrare oltre 500.000 passeggeri nel porto di Civitavecchia.

Il presidente dell'Adsp Pino Musolino esprime molta soddisfazione per i suoi primi 9 mesi che, nonostante gli strascichi della pandemia, denotano già un trend di grande ripresa e di crescita : "L'aumento del 20% del tonnellaggio complessivo dei traffici – afferma Musolino – indica chiaramente come il sistema portuale del Lazio, con particolare riferimento a Civitavecchia, ma anche a Gaeta e Fiumicino, abbia intrapreso la strada giusta verso la ripresa, non solo sui passeggeri crocieristi, dove il settore è ripartito a livello globale proprio da Civitavecchia, che nel 2021, con ogni probabilità, sarà il primo porto al mondo, ma soprattutto per quanto riguarda le merci Il dato sui contenitori, nonostante sia ancora negativo, ma sostanzialmente in linea con l'anno passato, non tiene ancora conto della nuova linea diretta con la Cina, partita a fine settembre. La nostra azione comincia a dare i suoi frutti e il mercato inizia ad accorgersi delle potenzialità e dei vantaggi competitivi del nostro scalo. Il consolidamento di questo trend di crescita ci permetterà di affrontare il 2022 con un approccio finalmente non soltanto difensivo, ma di tipo proattivo, auspicando che possa essere l'anno di svolta rispetto all'emergenza e alla pandemia".

Piastra logistica Terni-Narni: ok in giunta regionale a convenzione con Rfi per collegamento con Orte-Falconara

(FERPRESS) – Terni, 12 NOV – Diventerà presto realtà anche la realizzazione dell'allaccio ferroviario tra la piastra logistica di Terni-Narni e la linea Orte-Falconara. La Giunta regionale,

su proposta dell'assessore regionale ai trasporti, Enrico Melasecche, ha infatti approvato lo schema di convenzione tra Regione Umbria ed RFI per la progettazione, esecuzione, collaudo e messa in funzione del completamento della piastra logistica intermodale di Terni-Narni.
"Dopo il completamento della piastra logistica di Città di Castello e l'espletamento della gara per l'assegnazione in concessione della gestione, con prospettive serie di ulteriore sviluppo di quella struttura con capitali privati – ha affermato l'assessore -, si sta finalmente rimuovendo anche lo stallo che vedeva da lustri la piastra logistica di Terni-Narni quale emblema della classica cattedrale nel deserto. Risale infatti alla delibera CIPE 121 del 2001, la prima previsione di realizzazione dell'opera. Sette anni dopo, nel 2008, il Ministero ha approvato il progetto definitivo del I stralcio che includeva il collegamento ferroviario ma solo oggi, grazie al rinnovato impegno della Giunta Tesei, si completa l'impianto con l'intermodalità gomma-ferro che la rende competitiva e la reimmette sul mercato del settore. Una precedente gara andata deserta ci ha convinto ad intraprendere con coraggio la strada del rilancio.
Ci sono stati mesi di trattative con RFI – ha proseguito Melasecche -, superando ostacoli di una burocrazia pesante e di una legge regionale sul patrimonio c.d. "indisponibile" che va rivista quanto prima. Il testo della convenzione con RFI, verrà sottoscritto entro pochi giorni per dare il via all'iter progettuale esecutivo ed alla materiale esecuzione dell'opera che rende la piastra appetibile anche e soprattutto per le acciaierie che da tempo hanno deciso di trasportare su ferro i propri prodotti, indirizzo già seguito dal gruppo Arvedi.
RFI ha chiesto di sviluppare un progetto che rispetti i moderni principi di una stazione ferroviaria con l'ingresso diretto dei treni, evitando per gli stessi lo stallo nella stazione di Terni ed il successivo rimorchio con la tradotta diesel all'interno della piastra logistica come era previsto inizialmente".
"E' stato introdotto anche un moderno impianto di trazione elettrica a servizio della base in derivazione della rete Orte-Falconara – ha spiegato l'assessore Melasecche -, il tutto gestito da un moderno sistema di controllo sicurezza del traffico (ACC) provvisto da dispositivi di segnalamento e sicurezza tali da consentire alla stazione della base di essere comandata e presidiata sul posto o anche a distanza dalle stazioni di RFI.
La realizzazione del collegamento ferroviario rappresenta un forte interesse pubblico in grado di perseguire gli obiettivi regionali e nazionali di riduzione delle emissioni in un territorio, quale la Conca ternana, particolarmente sensibile a tale problematica.
La situazione del Comune di Terni, che perde posizioni nella classifica nazionale stilata da Legambiente col Sole 24 Ore, impone di affrontare il problema in termini di strategie organiche e complessive. L' operatività del collegamento ferroviario consentirà una forte riduzione del traffico su gomma per il trasporto merci, non solo relativamente alla movimentazione dell'acciaio ma, volendo, anche di altre produzioni locali quali il linoleum e le plastiche biodegradabili. La linea Orte-Falconara, grazie al protocollo di intesa Umbria-Marche-RFI-MIMS, con un investimento di 1,231 miliardi di euro prevede interventi volti alla velocizzazione dell'intera direttrice e al raddoppio fisico della tratta Terni-Spoleto entro il 2030 sia per favorire l'incremento passeggeri che quello merci Nord-Sud.
Lo schema di convenzione prevede l'affidamento di tutte le fasi dell'appalto ad RFI, dalla progettazione al collaudo, per un valore di 9,5 milioni di euro, provenienti dai fondi della

Regione, ai quali si aggiungono 3 milioni di RFI di investimenti sulla linea ferroviaria strettamente necessari a realizzare l'allaccio della nuova stazione costituita dalla base logistica. Non solo, proprio per favorire il trasferimento su ferro del trasporto delle merci, è in corso uno studio che prevede ulteriori investimenti da parte dell'ex Ministero dell'Ambiente, oggi Ministero per la Transizione Ecologica, grazie all'impegno del collega Morroni, in vista di un possibile ricondizionamento ed ampliamento dei volumi della piastra già esistenti alla cui gestione ed utilizzo sono interessati, come noto, sia industrie di primaria importanza che alcuni operatori della logistica internazionale.
L'Umbria nonostante le enormi difficoltà derivanti dalla pandemia, sta conseguendo risultati importanti ed essenziali per favorire la ripresa in una visione di forte prospettiva. Ringrazio i tecnici regionali e quelli di RFI – ha concluso l'assessore Melasecche -che si stanno adoperando in positivo per conseguire un obiettivo ritenuto, anche questo, fino ad alcuni mesi fa, se non impossibile, di certo del tutto improbabile".

ROMA CAPITALE

Logistica e intermodalità per lo sviluppo sostenibile. FS al Forum Conftrasporto-Confcommercio

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – "L'Italia è il secondo paese manifatturiero in Europa dietro alla Germania ma è anche un paese che importa materie prime e esporta prodotti finiti e semilavorati. Per cui è evidente che il settore della logistica già oggi gioca un ruolo fondamentale per la sostenibilità del sistema Paese e la sua competitività consentirà all'Italia di costruire un percorso di sviluppo sostenibile nel medio e lungo periodo. Il trasporto merci inoltre ha un peso crescente sulla sostenibilità ambientale, sulle emissioni di gas serra".
Così Fabrizio Favara, Chief Strategy Officer di Ferrovie dello Stato, intervenuto alla seconda giornata del 6° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio che si è tenuto a Roma il 9 e 10 novembre. Il settore del trasporto deve ridurre complessivamente le sue emissioni di circa il 60%, l'autotrasporto merci su strada oggi, pur rappresentando il 5% dei veicoli complessivi circolanti, emette da solo il 25% del totale emissioni del settore del trasporto su gomma.
Il trasporto merci e le soluzioni di intermodalità sono parti di un binomio inscindibile, su cui insistono gli investimenti della Missione 3 del PNRR e i 24 miliardi che il piano destina al miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. "Una fase storica simile all'attuale di sviluppo infrastrutturale per le ferrovie risale a quello che portò l'alta velocità, ma in quel caso si trattava di migliorare singoli segmenti, mentre oggi gli investimenti del PNRR abilitano lo sviluppo di tutti i territori e in particolare al Sud", ha proseguito Favara.
"Più nello specifico, nel campo della logistica e del trasporto merci – ha continuato il manager FS – nel giro di un paio d'anni nell'ambito dei corridoi TEN-T, che rappresentano la parte infrastrutturale più rilevante in termini di traffico ferroviario, avremo il 64% delle linee adeguate a sagoma P/C80, avremo circa il 40% delle linee con modulo a 750 mt e l'80%

dei chilometri sulla linea al massimo peso assiale consentito". Un esempio di infrastruttura che cambierà radicalmente nel giro di qualche anno è rappresentato dagli investimenti per la dorsale adriatica per ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la capacità di trasporto delle merci, nella logica della creazione di un secondo corridoio strategico, accanto a quello Tirrenico. Linea che al momento vede il passaggio di circa 60 treni merci giorno e che vedrà in futuro triplicare i movimenti.
Per garantire e massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in un servizio intermodale occorre anche rendere disponibili soluzioni tecnologiche e digitali che sappiano abilitare la cooperazione tra operatori del settore industriale, tra gestori degli hub intermodali, porti e terminal perché si faccia un salto verso gli obiettivi europei che prevedono la triplicazione della quota modale ferroviaria delle merci sulle percorrenze superiori ai 300 km entro il 2030.
"Dopo gli anni della profonda ristrutturazione industriale che ci ha però garantito oggi di poter guardare al futuro, per fare il salto verso gli obiettivi che ci impone l'Europa – ha concluso Fabrizio Favara – c'è bisogno di inaugurare una stagione di nuova cooperazione che coinvolga tutti per un nuovo modello di logistica dal primo all'ultimo miglio, dal punto di carico delle merci fino alla loro destinazione finale, chiaramente nell'ottica imprescindibile di garantire una gestione a valore per tutti gli attori della filiera. L'obiettivo non è "spartirsi l'attuale" ma sfruttare lo sviluppo infrastrutturale per allargare il perimetro complessivo di fatturato e valore aggiunto del settore della logistica nazionale, e in questo modo garantire al sistema Italia di diventare la porta di accesso dell'Europa e ai singoli operatori di costruirsi un percorso di creazione di valore sostenibile nel medio e lungo periodo".
"Occorre promuovere con determinazione l'intermodalità, soluzione già pronta per l'efficienza energetica e la sostenibilità dei trasporti e della logistica – ha detto il presidente Conftrasporto Paolo Uggé – potenziando i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari privati) e rendendo strutturali gli incentivi al trasporto combinato marittimo e ferroviario e lo sconto traccia per l'accesso alla rete".
L'investimento su porti e interporti, la dorsale adriatica, il rinnovo delle flotte di TPL, i centri intermodali, insieme al Cismi Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, previsto nel decreto legge Infrastrutture e trasporti sono "pezzi di un puzzle – ha spiegato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini – che si vanno, forse, componendo. Il 2022 sarà un anno cruciale".

La rete delle ciclabili di Roma entra su Google Street View. Video in fase di elaborazione

(FERPRESS) – Roma, 9 NOV – In via di pubblicazione i video navigabili delle corsie riservate. Le ciclabili di Roma si possono "percorrere" anche attraverso Google Street View. Roma Servizi per la Mobilità sta lavorando per pubblicare e rendere navigabile sul sistema di Google, la rete di piste ciclabili della città.
Una decisione presa anche per promuovere e incentivare l'utilizzo dei mezzi non inquinanti. Google Street View è il prodotto dell'azienda californiana strettamente integrato con le Maps.

Con la "View" un utente può accedere a una ricostruzione fotografica tridimensionale di un qualunque punto sul territorio attraverso la navigazione interattiva all'interno di una combinazione di migliaia di fotografie unite tra di loro in maniera coerente.

Roma Servizi per la Mobilità ha provveduto a mappare con speciali telecamere 130 chilometri di piste ciclabili. I video sono in fase di elaborazione da parte di Google che ne estrarrà i fotogrammi migliori e li pubblicherà sulla piattaforma Street View.

Durante questa fase, Google si farà carico di oscurare i dati sensibili eventualmente inquadrati (come i volti delle persone e le targhe dei veicoli incrociati). Ad oggi le immagini caricate hanno già ricevuto più di un milione di visualizzazioni, anche se le operazioni di integrazione – estremamente complesse – non sono ancora concluse.

Oltre ai video, nel tempo Google userà i tracciati GPS per aggiungere le piste ciclabili anche alle Maps, andando a migliorare – tra l'altro – il funzionamento del suo motore di "Calcola Percorso ciclabile". Grazie a questa operazione, unica nel suo genere per la quantità di chilometri coinvolti, non solo i cittadini romani avranno accesso a informazioni di gra

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

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

Fer PRESS AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA