

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 13 anno XI, dal 2 maggio al 9 maggio 2022

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Sommario

INTERNAZIONALE	3
Autocarri elettrici: Volta Trucks entra nel mercato statunitense	3
Spagna: Mitma stanziata 60 mln per incoraggiare i camion a salire sulle navi	5
Barcellona: TMB prova il minibus elettrico italiano Rampini E60	8
ITALIA.....	8
Mims: 97.339 immatricolazioni auto ad aprile (-32,98% rispetto ad aprile 2021)	8
Rapporto MobilitAria 2022: cresce la ciclabilità, crisi del TPL, boom dei monopattini	9
Ansfisa: al via nuove linee guida per gestione sicurezza di strade e autostrade ..	13
Mims: per caro materiali 10 mld per compensazioni e adeguamento prezzi per nuove gare	14
ITA Airways partecipa alla Sustainable Flight Challenge di SkyTeam	16
Mobility as a Service: nuovo avviso per portare la sperimentazione in altre tre città	17
Fincantieri: approvati risultati al 31/03. Ricavi in crescita del 17,8%, carico di lavoro da 34,4 mld.....	18
Da Commissione UE ok a regime italiano da 119 mln a sostegno del cabotaggio e altri servizi marittimi	19
Assoporti: in CdM prevista possibilità per AdSP di costituirsi comunità energetiche	20
Gruppo Fs: CdA delibera nuovi finanziamenti fino a 3 mld. Approvato bilancio 2021	20
Piattaforma logistica "Toscana Pharma Valley", il 10 maggio all'Interporto di Livorno.....	21
REGIONE LAZIO	22
Primo trimestre 2022: traffici commerciali positivi per il network portuale laziale. A Civitavecchia torna il segno positivo anche rispetto al 2019	22
Workshop: "Fast Track to the Sea"	24
ROMA CAPITALE	24
Roma Riparte. Rigenerazione, Sostenibilità, Semplificazione: Gruppo Fs player di riferimento.....	24
Roma: dal 9 maggio prevista l'attivazione di nuovi occhi elettronici.....	25
Roma città metropolitana: Sanna, smart city ridurrà gap tecnologico e migliorerà qualità della vita	26

INTERNAZIONALE

Autocarri elettrici: Volta Trucks entra nel mercato statunitense

(FERPRESS) – Roma, 5 MAG – Volta Trucks ha presentato la roadmap strategica per il suo ingresso nel mercato nordamericano, essendosi già affermata come principale produttore europeo di autocarri completamente elettrici e fornitore di servizi. Il piano vedrà i primi veicoli Volta Zero operativi sulle strade di Los Angeles entro la fine del prossimo anno. L'introduzione degli autocarri elettrici di Volta Trucks in Nord America, 100% alimentati a batteria, partirà nel 2023 da un autocarro Volta Zero di Classe 7, equivalente all'autocarro europeo da 16 tonnellate già esistente, con vano di carico per il trasporto di merci asciutte o refrigerate.

Volta Zero è un autocarro medio appositamente costruito per essere 100% a batteria e specificamente progettato per la logistica urbana. La progettazione complessiva di Volta Zero utilizza un eAxle innovativo compatto, che include in un'unica unità, fornita da Meritor con sede nel Michigan, il motore elettrico, la trasmissione e l'assale. Le batterie ad alta tensione sono posizionate all'interno delle traverse del telaio – la posizione più sicura per loro – e fornite dalla californiana Proterra. Volta Trucks introdurrà inizialmente una flotta pilota di 100 autocarri di Classe 7 a metà del 2023, che sarà valutata dai clienti statunitensi a partire da Los Angeles, prima del lancio produttivo nel 2024. A oggi, Volta Trucks ha costruito 24 prototipi per la “Verifica di Progetto” su strada, attualmente sottoposti a un rigoroso ed esteso programma di test in Europa. In vista dell'introduzione in Nord America, l'azienda prevede di aver già costruito oltre 1.500 autocarri di Classe 7 completamente elettrici per i clienti europei.

Come veicolo specificamente progettato per la logistica urbana, Volta Zero di Classe 7 offrirà una configurazione a batteria modulare per garantire un'autonomia pari a 150-200 km, più che sufficiente per i percorsi distributivi in centro città. Il veicolo è progettato per accettare la ricarica rapida CA e CC a 250 kW, che fornisce una carica completa da zero in poco più di un'ora. In alternativa, un'ora di ricarica normale CA a 19 kW aggiungerà circa 20 km di autonomia. Sebbene i veicoli commerciali e industriali costituiscano solo una piccola parte del traffico cittadino, sono stati storicamente coinvolti in un numero sproporzionato di incidenti con gli utenti vulnerabili della strada. Senza il tradizionale motore a combustione interna, Volta Trucks, insieme ad Astheimer Design, ha riconfigurato l'intera esperienza di guida per montare il sedile del conducente al centro, e per abbassarlo, in modo da rimanere al livello di pedoni e ciclisti. La cabina in stile “serra” di Volta Zero offre una vista a 220 gradi intorno al veicolo, per una percezione visiva ottimale e una riduzione dei punti ciechi. Grazie all'innovativa posizione centrale di guida di Volta Zero, i conducenti entrano ed escono dal veicolo da entrambi i lati, sempre dalla parte del marciapiede, per la loro sicurezza. Inoltre, le portiere scorrevoli, a differenza di quelle a battente, riducono i rischi per i ciclisti che circolano nelle vicinanze dell'autocarro. L'introduzione di Volta Zero di Classe 7 sarà subito seguita nel 2024/2025 da un

veicolo di classe 5 (19.500 lbs), e da un autocarro di Classe 6 (26.000 lbs), equivalenti ai veicoli europei da 7,5 e 12 tonnellate. I Volta Zero di Classe 5 e 6, presentati ad aprile 2022, saranno molto simili al veicolo di Classe 7. Tutti i Volta Zero beneficiano degli stessi elevati standard di sicurezza del veicolo di Classe 7, così come del propulsore a emissioni zero, eliminando non solo le emissioni di CO2 ma anche il particolato nocivo che causa problemi di salute e di qualità dell'aria a livello locale. Gli autocarri di Classe 5 e 6 saranno identici tra loro per quanto riguarda la parte anteriore, con il veicolo di Classe 6 dotato di una carrozzeria e di un telaio più lunghi, e una seconda serie di ruote e pneumatici posteriori per accogliere il maggiore carico utile del veicolo.

Con la sua esperienza europea, Volta Trucks comprende le complessità che gli operatori delle flotte affrontano nella transizione verso l'elettrificazione. In risposta, l'azienda offre la sua innovativa proposta Truck as-a-service: un one-stop-shop che riunisce in un'unica offerta e in un unico pagamento mensile tutti gli elementi necessari per elettrificare una flotta di autocarri. In Europa, Truck as-a-service comprende una serie di servizi che includono la valutazione iniziale del sito per comprendere appieno le esigenze infrastrutturali del deposito di un cliente, fino all'installazione di un impianto di ricarica. Inoltre, include il finanziamento e l'assicurazione dei veicoli per accelerarne l'adozione e sgravare il cliente dal rischio di proprietà. E, ancora più importante, include tutte le necessità per l'assistenza e la manutenzione del veicolo, per l'intera durata di utilizzo da parte del cliente. Utilizzando lo stesso approccio adottato in Europa, Volta Trucks svilupperà i propri "Hub Volta Trucks" per l'assistenza e la manutenzione dei veicoli. Gli hub si troveranno vicino ai centri logistici dei suoi clienti per massimizzare la loro operatività e comodità. L'azienda svilupperà anche un'ampia rete di strutture di terzi per aumentare la copertura geografica dei punti di assistenza e manutenzione.

Il lavoro ferve per avviare la produzione iniziale negli Stati Uniti con un partner esperto, con accordi previsti per il 2022. I primi veicoli di Classe 7 consegnati negli Stati Uniti saranno costruiti presso l'attuale impianto produttivo appaltato dall'azienda in Stiria, Austria, per garantire la qualità dei primi veicoli statunitensi, con la produzione di tutti i veicoli di Classe 5 e 6 destinati al Nord America prevista negli Stati Uniti a partire dal 2024/25. Annunciando la roadmap statunitense prima dell'ACT Expo di Long Beach, in California, Carl-Magnus Norden, fondatore di Volta Trucks, ha dichiarato: "Dal lancio di Volta Trucks nel 2019 e dalla presentazione di Volta Zero nel settembre 2020, abbiamo utilizzato Londra, Parigi, e altre città di lancio europee, in cui le flotte si stanno convertendo sempre più all'elettrico, per dimostrare che i nostri concept si allineano alle esigenze dei clienti. Con in mano oltre 6.000 preordini di veicoli, provenienti da alcuni dei più grandi operatori di flotte in Europa, è il momento di espandere i nostri orizzonti geografici e di rivolgere lo sguardo alla significativa opportunità di mercato in Nord America. Ritengo che il nostro autocarro completamente elettrico sarà perfettamente adatto alle esigenze del cliente statunitense, e non vediamo l'ora di coinvolgere i clienti per ricevere un feedback sul nostro prodotto e sui nostri servizi, e di testare e imparare quindi, mentre lavoriamo per superare le loro aspettative. Non vedo l'ora di incontrare alcuni dei più grandi clienti operatori di flotte del Nord America e di presentare loro il nostro Classe 7 completamente elettrico."

Volta Zero è il primo veicolo da 16 tonnellate completamente elettrico creato ad hoc per la logistica urbana, in grado di ridurre l'impatto ambientale delle consegne di merci in centro città. Progettato fin dall'inizio con un'autonomia completamente elettrica da 150 a 200 km, si prevede che Volta Zero eviterà la produzione di 1,2M di tonnellate di CO2 entro il 2025.

A novembre del 2021, Volta Trucks ha annunciato il più grande acquisto di autocarri completamente elettrici in Europa, grazie all'ordine effettuato da DB Schenker per 1.470 veicoli. Questo, a seguito dei 1.000 Volta Zero acquistati da Petit Forestier. Attualmente Volta Trucks ha un monte ordini di circa 6.000 veicoli, per un valore totale di circa 1,3 miliardo di euro. Volta Trucks è un produttore in espansione di autocarri completamente elettrici e una società di servizi. La sede di Volta Trucks si trova a Stoccolma, Svezia, la progettazione è coordinata dal Regno Unito, mentre il futuro stabilimento produttivo è ubicato a Steyr, Austria. La società conta anche su team commerciali in Francia, Spagna, Italia, Germania e Regno Unito. Volta Trucks collabora con alcune aziende leader a livello globale nella catena di fornitura per lo sviluppo e la produzione di Volta Zero.



Spagna: Mitma stanZIA 60 mln per incoraggiare i camion a salire sulle navi

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – Il Ministero dei Trasporti, della Mobilità e dell'Agenda Urbana (Mitma) ha avviato la prima fase del programma di Eco-incentivazione marittima con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato (BOE) dell'Ordinanza Ministeriale che approva le basi normative per la concessione delle agevolazioni e il bando 2022 per scegliere i soggetti collaboratori (compagnie di navigazione) che parteciperanno alla gestione.

L'obiettivo di questa linea, che dispone di un budget iniziale di 60 milioni di euro dai fondi NextGenerationEU, è incoraggiare vettori, caricatori e operatori logistici, tra gli altri, a caricare camion sulle navi per consolidare e aumentare la quota del trasporto marittimo di merci e promuovere il trasferimento dalla strada.

In questo modo, le sovvenzioni serviranno a contribuire alla decarbonizzazione dell'economia, alla risposta e all'impatto sociale ed economico dell'attività. In altre parole, l'eco-incentivo privilegia il merito ambientale e socioeconomico che deriva dall'attuazione di detto cambiamento modale.

I costi esterni di trasporto considerati per definire questi aiuti sono il cambiamento climatico (gas serra), l'inquinamento atmosferico, la congestione, gli incidenti e il rumore.

L'Ecoincentivo marittimo fa parte della linea di aiuti al trasporto sostenibile del Piano di Recupero, Trasformazione e Resilienza (PRTR), che dispone anche di una linea per incentivare la modalità ferroviaria rispetto alla strada e di cui è già stato pubblicato il primo bando. In totale, gli ecoincentivi hanno una dotazione di 120 milioni di euro che sarà distribuita, nei prossimi anni, tra le due modalità in modo equo, anche se è stata aperta la porta per apportare adeguamenti in base alla domanda.

Le compagnie di navigazione avranno 15 giorni lavorativi per partecipare al bando in concorso semplice per la scelta dei soggetti collaboratori, a partire dal giorno successivo alla pubblicazione dell'OM nella BOE, in modo da poter inviare le domande fino al 27 maggio 2022. La documentazione sarà presentata elettronicamente attraverso il portale delle sovvenzioni della sede elettronica di Mitma.

Una volta completata la procedura di selezione dei soggetti collaboratori, sarà pubblicato il bando per il traffico effettuato fino al 31 marzo 2023, insieme all'elenco dei servizi di trasporto marittimo per merci agevolate e all'eco-incentivo assegnato. Gli aiuti legati a ciascun servizio marittimo saranno calcolati in base alle prestazioni ambientali delle navi in funzione della loro capacità, occupazione media, tipo di carburante, sistema di riduzione delle emissioni, velocità, emissioni in porto e distanza marittima.

Per essere un'entità collaboratrice del programma, le compagnie di navigazione devono soddisfare una serie di condizioni, come ad esempio:

Essere stabilito in un paese dell'Unione Europea. Ad esempio, avere il domicilio fiscale in uno Stato membro.
Essere legalmente autorizzati ad effettuare trasporti marittimi di merci all'interno dell'UE.

Avere almeno un servizio idoneo e già operativo.
I servizi idonei, che saranno stabiliti una volta selezionata la compagnia di navigazione, devono soddisfare i seguenti requisiti:

Che collegano un porto spagnolo e uno di un altro Stato membro dell'UE.
Che il servizio abbia due o più frequenze settimanali. Si apre la porta per, in modo eccezionale e giustificato, una frequenza settimanale da sviluppare.
Che ci sia un percorso di trasporto stradale alternativo per la linea.

In termini generali, l'ambito di applicazione delle sovvenzioni in concorrenza semplice o non competitiva è il traffico internazionale di trasporto merci su strada che utilizza il trasporto marittimo. In altre parole, il settore dei trasporti è incoraggiato a optare per la rotta marittima per spostare le merci da un paese all'altro dell'Unione Europea invece della strada.

Pertanto, le aziende o i liberi professionisti che pagano il trasporto possono richiedere sussidi, a condizione che venga spedito un rimorchio, un semirimorchio o un veicolo pesante rigido. Ad esempio, sia gli spedizionieri, i vettori e gli operatori del trasporto

o della logistica sono potenziali beneficiari dell'Eco-incentivo marittimo se pagano la spedizione di un autocarro rigido, un semirimorchio o un rimorchio.

Il programma Eco-incentiva marittima punta quindi a sovvenzionare l'agente decisionale del tipo di trasporto da effettuare, indipendentemente dal fatto che sia una persona fisica o giuridica e la fatturazione di quest'ultima. In altre parole, le PMI e i lavoratori autonomi sono potenziali beneficiari degli aiuti alle stesse condizioni delle grandi imprese, poiché non vi sono limitazioni dovute al traffico o all'importo dell'aiuto da richiedere.

L'Ecoincentivo è preimpostato per ogni servizio marittimo idoneo e l'utente genera il diritto di richiederlo per ogni viaggio effettuato nel periodo indicato.

Il costo ammissibile sarà quello corrispondente alla riduzione dei costi esterni nel territorio nazionale durante lo svolgimento dell'attività ammissibile. Cioè, se un vettore sceglie di utilizzare la modalità marittima per trasferire un semirimorchio dal porto di Valencia a Civitavecchia, invece di viaggiare su strada, avrà diritto a inserire un sussidio proporzionale al risparmio sui costi esterni generati all'interno della Spagna. Così, dei quasi 1.710 chilometri di strada che separano i due porti, il vettore otterrà incentivi per i poco più di 520 km che ci sono al confine con la Francia, percorrendo la costa.

In termini generali, l'ambito di applicazione delle sovvenzioni in concorso è semplice o non competitivo e il traffico di trasporto internazionale è dovuto alla sua rotta che utilizza il trasporto marittimo. In altre parole, il settore dei trasporti è incoraggiato ad optare per la rotta marittima per spostare le merci da un paese all'altro dell'Unione Europea invece della strada.

Intanto aggiungo o libero il professionista che paga il trasporto possono richiedere sussidi, a patto che arrivi al più presto un rimorchio, un semirimorchio o un mezzo pesante rigido. Ad esempio, se gli spedizionieri, gli operatori e gli operatori del trasporto o della logistica sono potenziali beneficiari dell'Ecoincentivo Marittimo, viene pagata la spedizione di un autobus rigido, un semirimorchio o un rimorchio.

Il programma Eco-incentiva marittima mira a supportare l'agente decisionale della tipologia di trasporto da effettuare, indipendentemente dal fatto che sia una persona fisica o giuridica e quest'ultima ne sia responsabile. In altre parole, il PMI e il laboratorio autonomo hanno il potenziale per beneficiare dell'aiuto di queste condizioni della grande stampa, poiché non vedono i limiti del traffico o tutta l'importazione della ricchezza.

L'Ecoincentivo è preimpostato per un servizio marittimo idoneo e l'utente genera il diritto ad ottenerlo per lo stesso viaggio effettuato nel periodo indicato.

Il costo ammissibile sarà quello che corrisponde alla riduzione del costo esterno sul territorio nazionale durante l'attività ammissibile. A proposito, se che utilizzerò la modalità marittima per trasferire un semirimorchio dal porto di Valencia a Civitavecchia, invece di viaggiare di ritorno, indirizzerò ad inserire un sostegno proporzionale al costo del costo di generazione tutta la Spagna interna. A causa dei quasi 1.710 chilometri di strada che lo separa e per via del porto, il vettore otterrà incentivi per poco più di 520 km che si trovano vicino al confine con la Francia, lungo la costa.

Barcellona: TMB prova il minibus elettrico italiano Rampini E60

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – Questa settimana è arrivato presso i depositi bus TMB del Triangolo Ferroviario il minibus elettrico Rampini E60. Nei prossimi giorni il dipartimento di ingegneria degli autobus valuterà le prestazioni su percorsi e condizioni differenti, i consumi e l'autonomia di questo veicolo.

Questo autobus è, nonostante le sue ridotte dimensioni, un vero autobus urbano a emissioni zero, lungo sei metri e con una capacità di 31 passeggeri. È un veicolo a pianale ribassato e dispone di dieci posti e spazio riservato a persone con diversità funzionale e un efficace impianto di aria condizionata e riscaldamento. In termini di accessibilità, ha anche un dispositivo per "inginocchiarsi" e ridurre così la distanza tra la porta e il marciapiede. Per le sue dimensioni e facilità di guida, è l'ideale per le passeggiate su strade strette. Ha un'autonomia di circa 250 chilometri o, quello che è lo stesso, pensando ad un uso urbano può correre senza interruzioni per un'intera giornata. È alimentato da una serie di batterie al litio-ferro-fosfato. Un sofisticato sistema di gestione (BSM), implementato da Rampini, controlla le batterie e monitora ogni singola cella.

Questo test del minibus Rampini E60 fa parte della collaborazione di TMB con i produttori di veicoli per il trasporto pubblico di tutto il mondo per promuovere l'uso di tecnologie ecologiche avanzate nella sua flotta di autobus.

La flotta TMB comprende attualmente 30 autobus 100% elettrici, tutti articolati e caricabili a pantografo, che servono la linea H16, completamente elettrica dall'estate del 2021, e talvolta anche l'H6, la 7a o 33a. passo sarà l'elettrificazione di altre due linee ad alta richiesta, la H12 e la V15.

Fondata nel 1945, Rampini è un'azienda italiana leader nella progettazione e produzione di autobus ecologici per il trasporto urbano e veicoli speciali ad alta tecnologia. L'ingegnerizzazione dei propri prodotti è svolta interamente da un proprio team di tecnici specializzati che garantiscono la qualità attraverso un preciso ed esaustivo sistema di collaudo, al quale si affiancano numerosi servizi post vendita.

ITALIA

Mims: 97.339 immatricolazioni auto ad aprile (-32,98% rispetto ad aprile 2021)

(FERPRESS) – Roma, 3 MAG – Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili comunica che ad aprile 2022 sono state immatricolate 97.339 autovetture a fronte delle 145.243 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, con un calo di quasi il 33%.

I trasferimenti di proprietà sono stati 357.473 a fronte di 281.483 passaggi registrati ad aprile 2021, con un aumento del 27%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 454.812, ha interessato per il 21,40% vetture nuove e per il 78,60% vetture usate.

Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30.04.2022, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di aprile 2022.

I dati sono disponibili nel dettaglio al seguente link: <http://www.mit.gov.it/temi/patenti-mezzi-abilitazioni/mezzi-stradali/documentazione>

Rapporto MobilitAria 2022: cresce la ciclabilità, crisi del TPL, boom dei monopattini

(FERPRESS) – Roma, 5 MAG – Il 2021 è stato un anno ancora contrassegnato dalla pandemia, con una diminuzione degli spostamenti e obblighi di distanziamento del trasporto pubblico. Il risultato è che a causa delle regole anticovid e grazie alle azioni delle amministrazioni è cresciuta la ciclabilità, c'è stato un vero e proprio boom del monopattino in sharing, mentre è proseguita la crisi del trasporto collettivo. L'auto resta una protagonista, anche se in diverse città non è tornata a livelli precovid per lo smart working, proseguito lungo tutto il 2021.

Sono questi i principali temi del Rapporto "MobilitAria 2022", realizzato da Kyoto Club e dell'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR-IIA), in collaborazione con ISFORT, nell'ambito della campagna europea Clean Cities, che analizza i dati della mobilità e della qualità dell'aria al 2021 nelle 14 città metropolitane italiane: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Reggio Calabria, Torino, Venezia

Un'autentica novità 2022 è l'analisi delle emissioni di gas serra delle Città Metropolitane, sia riferite alle emissioni totali che per la parte trasporti terrestri con la ripartizione dei diversi segmenti di veicoli. È stata utilizzato la base informativa di ISPRA con l'inventario delle emissioni, riferiti all'andamento 1990-2019. Analizzati alla stessa scala i due inquinamenti: NOX e PM10.

L'andamento delle emissioni di CO2 totali dal 1990 al 2019 è stato differente fra le varie Città Metropolitane: in alcuni centri si registra una tendenza decrescente, in altre stabile o in altre ancora crescente come per la Città Metropolitana di Bologna (+30%) nell'ultima decade.

A livello nazionale, i gas serra nei trasporti sono cresciuti dal 1990 al 2019 del 3,9%, ed anche nelle città metropolitane si evidenzia una tendenza alla crescita. Nelle 14 Città Metropolitane, per i gas serra si evidenzia il peso enorme dei trasporti stradali sul totale (mediamente dal 30% al 60%) e di questo segmento l'automobile ne determina in genere almeno due/terzi.

Nell'anno 2019, (pre-pandemia) si osserva che le emissioni del settore trasporti su strada della CO2, i contributi più rilevanti sono da attribuire al traffico automobilistico che varia nelle Città Metropolitane da un minimo del 58% a un massimo del 78% rispetto alle emissioni totali dei trasporti. Il contributo medio nelle Città Metropolitane derivato dai veicoli commerciali leggeri è pari al 10%, quello dei veicoli commerciali pesanti 17%, mentre per i ciclomotori e motocicli è pari al 3%.

Inoltre, emerge che nelle aree metropolitane di Milano, Bologna, Firenze, Genova e Venezia, in cui ricadono importanti arterie autostradali e/o tangenziali, si osservano i valori percentuali più alti determinati dal contributo dei veicoli commerciali pesanti e autobus (19% – 28%).

Considerando le emissioni pro capite di CO2 relative al settore trasporti su strada emerge che le città con i valori più alti sono Bologna (2.383 kg/anno) e Firenze (2.055

kg/anno), a cui seguono Venezia (1.953 kg/anno) e Genova (1.883 kg/anno). Occorre infatti considerare che nelle aree metropolitane di queste città ricadono importanti tratti autostradali caratterizzati quindi anche da un forte contributo alle emissioni del comparto merci. Invece, Napoli e Palermo sono caratterizzate dai valori più bassi di emissioni pro-capite con circa 1.000 Kg di CO₂/anno.

Nel rapporto è presente un contributo elaborato da ISFORT- Osservatorio Audimob, sulle caratteristiche della domanda di mobilità dei cittadini/e nelle Città Metropolitane, con i dati 2014-2016 confrontati con il triennio 2017-2019, da mettere in correlazione con i dati delle emissioni inquinanti e dei gas serra.

Come ogni anno sono state analizzate le concentrazioni degli inquinanti delle 14 Città Metropolitane. Quasi tutte le città registrano una crescita rispetto all'anno 2020 delle concentrazioni di NO₂. Per il PM₁₀ ePM_{2.5} si assiste ad un miglioramento delle concentrazioni per la metà delle città analizzate; tuttavia, si registra un peggioramento per diverse città del sud. Malgrado la situazione sfavorevole rispetto all'anno pandemico (2020), se si effettua un raffronto fra la condizione nel 2021 e quella nel 2019, anno in cui il traffico e la mobilità erano regolari, si evince che le tendenze sono in calo, soprattutto per quel che riguarda il biossido di azoto. Tuttavia, permangono alcune criticità, in particolare a Reggio Calabria per NO₂.

Diverse città continuano a superare più di 35 volte il limite giornaliero del PM₁₀ nell'arco di un anno. La situazione più critica si riscontra anche nel 2021 come nel 2020 nella città di Torino (75 superamenti), seguono Milano con 61 e Venezia con 50, a cui si aggiunge quest'anno Catania (50 superamenti).

Nel rapporto MobilitAria 2022 c'è inoltre un'altra novità. A settembre del 2021, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha pubblicato le nuove Linee guida sulla qualità dell'aria, con raccomandazioni sui principali inquinanti atmosferici, suggerendo nuovi valori da non superare per limitare gli effetti nocivi sulla salute.

Il CNR-IIA ha effettuato nel Rapporto un confronto dei valori medi registrati nel 2021 per biossido di azoto e particolato atmosferico dalle stazioni di fondo urbano, evidenziando una sostanziale distanza delle concentrazioni attuali con i valori raccomandati dall'OMS più ambiziosi. Emerge che nessuna delle città considerate è infatti in linea con i parametri dell'OMS, e alcune di queste segnalano degli scostamenti molto rilevanti.

«Dall'analisi dei dati emerge l'importante peso delle emissioni del settore dei trasporti su strada in ambito metropolitano. Si rilevano ancora criticità sia sui livelli di inquinamento che delle emissioni, in particolare di CO₂, nelle 14 città metropolitane. Il percorso per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti è stato intrapreso ma le politiche da attuare a livello nazionale dovranno essere ambiziose e di lungo periodo». Lo dichiara il Direttore di CNR-IIA, Francesco Petracchini. Lo dichiara il Direttore di CNR-IIA, Francesco Petracchini.

C'è poi il capitolo mobilità urbana. Su questo fronte, lo studio analizza i provvedimenti intrapresi dalle amministrazioni comunali delle 14 città metropolitane italiane nel 2021.

Per i PUMS, vengono analizzati quelli approvati, adottati, in corso di elaborazione, delle 14 Città Metropolitane, studiando i contenuti e le strategie. In due casi Bologna e Genova – essendo approvati oramai da oltre due anni – ne viene analizzata

l'attuazione su alcuni rilevanti progetti programmati. In un caso non risulta alcuna attività avviata e quindi ci siamo riferiti al PUMS comunale (Palermo), mentre per un altro (Catania) sembra riaffidato in questi ultimi giorni e non sono disponibili sul sito documenti di Piano. Comunque, in generale, nell'anno 2021 i PUMS Metropolitan hanno fatto in media passi in avanti significativi verso l'approvazione.

Il rapporto segnala innanzitutto un potenziamento delle reti ciclabili grazie anche agli stanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS). Tra i casi virtuosi ci sono Roma (+ 69 km), Genova (+ 29 km), Torino (+17 km), Bologna (+ 12 km) e Cagliari (+11 km).

È boom della micromobilità elettrica. Segnaliamo l'avvio di servizi in alcune città che ne erano precedentemente sprovviste, come Catania (3 operatori e una flotta di 1000 mezzi) e Palermo (con 3500 mezzi in flotta e ben 7 operatori). Aumenta la flotta dei mezzi a disposizione in molti centri, tra cui Milano (che passa da una flotta di 3750 mezzi a 5250), Torino (da 3500 a 4500), Napoli (da 1050 a 1800), Bari (da 1000 a 1500).

Per il bike sharing la città più virtuosa è sicuramente Milano, con quasi 17 mila bici in flotta (trend in aumento rispetto allo scorso anno). Abbiamo poi Roma (flotta di 9700 bici, tendenza positiva) seguita da Torino (5300), Firenze (4000) e Bologna (2500). Per quanto riguarda car sharing, sul podio c'è Roma (con una flotta di 2153), Milano (2118) e Torino (880). Il capoluogo lombardo si piazza al primo posto anche per quanto riguarda la mobilità condivisa degli scooter (4.352 pezzi in flotta) seguita dalla Capitale (3400).

Un ulteriore interessante dato riguarda poi la composizione del parco circolante: le autovetture a gasolio sono in diminuzione, mentre si registra una crescita significativa delle autovetture elettriche e ibride. Tra i principali exploit per quanto riguarda le aree metropolitane, segnaliamo Roma (99931 ibride e 10805 elettriche) Milano (86147 e 7509), Torino (47470 e 5263) Firenze (41735 e 7292) e Bologna (29268 e 2157).

Il Rapporto Contiene due focus europei. Uno arriva da T&E Italia ed approfondisce la strategia europea per la decarbonizzazione dei trasporti nel recente Green Deal della Commissione Europea, con gli obiettivi di riduzione dei gas serra e fossil free, dal Fit for 55 all'Urban Mobility Framework.

Il secondo è legato alla Campagna europea Clean Cities, con un interessante City Ranking tra 36 grandi città europee in cui sono comprese 4 città italiane: Milano, Torino, Roma e Napoli. A confronto la mobilità attiva, Il trasporto collettivo, le politiche per migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni, la sicurezza sulle strade, gli spazi pedonali, da cui si evince che le città italiane sono nella parte bassa della classifica.

Per il futuro servono cambiamenti strutturali e forti innovazioni, accelerando la decarbonizzazione con una offerta intelligente di mobilità – secondo i principi Avoid, Shift, Improve – da attuare secondo Kyoto Club e CNR -IIA attraverso l'adozione di alcune misure.

Tra queste: colmare il gap del trasporto ferroviario locale e la cura del ferro, con le azioni del Gruppo FS Italiane che si pone al centro di un sistema di mobilità sostenibile per offrire soluzioni di trasporto in grado di ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti, a beneficio dell'ambiente, della salute pubblica e della qualità della vita; potenziare il trasporto collettivo di massa nelle città realizzando nuove reti

tramviarie e ampliando i filobus e i bus già esistenti, investire sulle reti ciclabili per 5.000 km di percorsi, rafforzare i servizi di sharing mobility, puntare sul trasporto pubblico e sull'integrazione modale, predisporre dei Piani Urbani di Logistica Urbana Sostenibile, dotare le città di zone a basse emissioni, dove escludere in modo progressivo la circolazione delle auto e moto e veicoli commerciali più inquinanti, elettrificare la mobilità, riorganizzare il lavoro della pubblica amministrazione e del settore privato con lo smart working e la differenziazione degli orari.

Per raggiungere questi obiettivi, continuano Kyoto Club e CNR-IIA, servono importanti strumenti strategici: l'approvazione di un nuovo Codice della Strada, aggiornare il Piano Nazionale Energia e Clima per lo sviluppo della mobilità elettrica e delle energie rinnovabili, approfondire le conoscenze sui fenomeni di inquinamento atmosferico nelle Città Metropolitane, emanare nuove Linee Guida omogenee per la redazione ed aggiornamento dei Piani Regionali per la qualità ed il risanamento dell'aria, accelerare l'attuazione del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico incluso tra gli obiettivi strategici del PNRR.

“Dal Rapporto emerge con chiarezza il peso negativo del traffico veicolare per le emissioni inquinanti e di gas serra e vengono sottolineare le criticità del nostro sistema di mobilità urbana, con la debolezza cronica del trasporto collettivo e della mobilità attiva. Significativi investimenti sono in arrivo da PNRR e dal Bilancio ma mancano ancora 5 miliardi da destinare alle reti tramviarie e metropolitane per le città, almeno 1,2 miliardi da destinare alla mobilità ciclabile, ed 1 miliardo/anno aggiuntivo per i servizi di trasporto collettivo, se vogliamo accelerare la svolta verso la città sostenibile, attuare i PUMS ed arrivare a città carbon neutral al 2030”. Lo dichiara Anna Donati, del gruppo di lavoro “Mobilità sostenibile” di Kyoto Club.

[Il rapporto "MobilitAria 2022. Mobilità urbana, emissioni di gas serra e qualità dell'aria nelle 14 città metropolitane" \(pdf\)](#)

[Comunicato stampa \(pdf\)](#)

[Video dell'evento sul canale YouTube di Kyoto Club](#)

Le presentazioni (PDF):

[Analisi dei dati sulla qualità dell'aria \(PDF\)](#)

Cassandra Montiroli, CNR-IIA

[Emissioni di gas serra nelle 14 città metropolitane ed il peso dei trasporti \(PDF\)](#)

Laura Tomassetti, CNR-IIA

[Come si spostano i cittadini nelle Città Metropolitane \(PDF\)](#)

Carlo Carminucci, ISFORT

[Mobilità urbana: i PUMS delle Città Metropolitane \(PDF\)](#)

Maria Stella Scarpinella, Kyoto Club

[Come si diventa una città a zero emissioni \(PDF\)](#)

Claudio Magliulo, Clean Cities Campaign

[Mobilità urbana, emissioni di gas serra e qualità dell'aria nelle 14 città metropolitane. L'esperienza di Bologna \(PDF\)](#)

Simona Larghetti, Consigliera delegata Bicipolitana, sicurezza stradale e SFM - Città Metropolitana di Bologna

[La rassegna stampa](#)

Foto di: [k_samurkas \(iStock\)](#)

Ansfiga: al via nuove linee guida per gestione sicurezza di strade e autostrade

(FERPRESS) – Roma, 4 MAG – Uniformare i processi di controllo e manutenzione delle strade e autostrade. È questo l'obiettivo delle nuove Linee guida emanate dall'Ansfiga come riferimento metodologico a supporto dei gestori stradali nazionali, responsabili della sicurezza delle infrastrutture.

Le "Linee guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS-ISA) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali", frutto di un articolato iter di consultazione e confronto con gli operatori, sono state adottate con il decreto direttoriale del 22 aprile scorso e sono disponibili da oggi sul sito web di Ansfiga (consultabili qui).

"Si tratta di un grande risultato – ha detto Domenico De Bartolomeo, Direttore di Ansfiga – frutto del lavoro della Direzione per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali dell'Agenzia in collaborazione con i gestori e gli operatori del settore. Con queste linee guida colmiamo un vuoto normativo e forniamo un utile strumento per la valutazione e gestione delle infrastrutture e per la pianificazione della manutenzione".

"Ansfiga ha definito un riferimento procedurale, basato sul rischio, per le attività di controllo della sicurezza per i gestori stradali e autostradali – ha spiegato Emanuele Renzi, Direttore della direzione per la sicurezza delle infrastrutture Stradali e Autostradali di Ansfiga – fornendo un utile strumento ai Gestori ed al progressivo avvio delle attività di riconoscimento da parte dell'Agenzia degli organismi di parte terza che provvederanno alla certificazione dei Sistemi di gestione della sicurezza".

Alla base delle nuove linee guida, un approccio alla sicurezza innovativo e integrato con norme di ordine generale quali quelle per i Sistemi di Gestione della sicurezza dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), dell'EASA (European Aviation Safety Agency), dell'ERA (European Railway Agency) e della Direttiva europea Seveso III con norme verticali quali le linee guida Road Infrastructure Safety Management – RISM sviluppate dall'International Transport Forum, le Linee guida sui ponti esistenti del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, adottate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le analoghe linee guida sulle gallerie esistenti, quelle relative al D.lgs. 35/2011 (sicurezza delle infrastrutture) e quelle relative alle gallerie stradali della rete TERN (D.Lgs 264/2006).

Mims: per caro materiali 10 mld per compensazioni e adeguamento prezzari per nuove gare

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – Nuove risorse per oltre 9,5 miliardi di euro, che si aggiungono ai 470 milioni già previsti, per fronteggiare gli aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici nel 2022 e assicurare la realizzazione delle opere pubbliche e dei progetti finanziati con le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale Complementare; norme per favorire gli investimenti dei concessionari autostradali ed evitare che i maggiori costi si riflettano sui pedaggi pagati dall'utenza; un buono per incentivare l'uso dei mezzi pubblici; risorse per i servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale fino al 30 giugno 2022 necessari per la diversificazione degli orari scolastici; credito di imposta per l'autotrasporto riferito a veicoli meno inquinanti; proroga al 30 giugno 2022 per l'adozione delle linee guida sui trasporti eccezionali; possibilità per le Autorità di sistema portuale di costituire comunità energetiche rinnovabili. Queste le disposizioni di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) contenute nel decreto-legge in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese approvato dal Consiglio dei Ministri e in via di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Interventi relativi alle competenze del Mims contenuti nel decreto-legge approvato dal Consiglio dei Ministri:

Misure per fronteggiare l'aumento dei prezzi materiali da costruzione – Al fine di assicurare la realizzazione delle opere pubbliche avviate ed evitare che le nuove gare vadano deserte a causa del caro-materiali e dell'aumento dei prezzi dei carburanti e dell'energia, le nuove norme prevedono l'aggiornamento dei prezzari, misure di compensazione per i lavori eseguiti nel 2022 e l'adeguamento ai nuovi listini dei bandi pubblicati nell'anno in corso. In particolare, per far fronte all'aumento dei costi di realizzazione delle opere, lo Stato mette a disposizione risorse complessive per circa 10 miliardi (di cui 9,5 aggiuntivi rispetto a quanto già stanziato) sia per le compensazioni, sia per le nuove gare, a cui possono accedere le stazioni appaltanti che non dispongono di risorse proprie sufficienti a compensare le imprese sulla base dei prezzari rivisti. Nel complesso sono stanziati 3 miliardi di euro per l'anno in corso, 2,55 miliardi per il 2023 e 1,5 miliardi per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026. In base a quanto previsto dal decreto-legge, le Regioni devono aggiornare i prezzari delle lavorazioni entro il 31 luglio 2022 (in caso di inadempienza interverranno gli uffici territoriali del Mims). Nelle more di questa revisione, le stazioni appaltanti possono applicare un incremento del 20% rispetto ai prezzari in vigore al 31 dicembre 2021. Per tutti i contratti aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, lo stato di avanzamento dei lavori relativo agli interventi eseguiti e contabilizzati nell'anno 2022 viene adottato applicando gli adeguamenti sopra definiti e i maggiori importi vengono riconosciuti dalla stazione appaltante nella misura del 90%. I prezzari aggiornati dalle Regioni restano in vigore fino al 31 dicembre 2022 e potranno essere utilizzati fino al 31 marzo 2023 per i progetti a base di gara la cui approvazione sia avvenuta entro tale data. Anche per l'esecuzione dei lavori previsti negli accordi quadro e già aggiudicati alla data di entrata in vigore del decreto, le stazioni appaltanti, nei limiti delle risorse complessivamente stanziare, possono utilizzare i prezzari aggiornati.

Per pagare alle imprese le compensazioni per i lavori effettuati nel 2022 le stazioni appaltanti, in primo luogo, devono utilizzare le risorse proprie, ad esempio rimodulando le somme a disposizione indicate nel quadro economico degli interventi, oppure quelle disponibili relative ad altri interventi ultimati o derivanti da ribassi d'asta. Se tali azioni non dovessero assicurare risorse sufficienti, le stazioni appaltanti possono accedere ai due fondi esistenti presso il Mims che vengono rifinanziati: il primo, pari a complessivi 1,2 miliardi di euro (la precedente dotazione era pari a 200 milioni) per le opere previste dal Pnrr, dal Piano Complementare e per quelle commissariate; il secondo, pari a 1,32 miliardi (la precedente dotazione era pari a 270 milioni) per il resto dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda, invece, i bandi che saranno pubblicati nel corso del 2022 relativi alle opere finanziate dal Pnrr e dal Piano complementare e alle opere commissariate, per far fronte ai maggiori costi risultati dall'adeguamento dei prezzi viene istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze un fondo specifico con una dotazione complessiva di 7,5 miliardi di euro (1,5 miliardi per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026). Anche in questo caso, le stazioni appaltanti possono accedere al fondo qualora non dispongano di risorse proprie sufficienti.

- Investimenti dei concessionari autostradali – La norma è diretta a favorire gli investimenti da parte dei concessionari, i quali possono rivedere il quadro economico del progetto esecutivo in corso di approvazione, o già approvato alla data di entrata in vigore del decreto, utilizzando i prezzi di riferimento più aggiornati, ma senza che l'incremento del valore complessivo dell'investimento possa avere ricadute sulle tariffe per l'utenza.

- Buono per gli abbonamenti del trasporto pubblico locale – Per incentivare l'uso dei mezzi pubblici e mitigare gli effetti del caro energia sulle famiglie, il decreto istituisce un 'buono' per gli utenti, studenti e lavoratori, dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale, interregionale e per i servizi di trasporto ferroviario nazionale. Il buono, che può essere utilizzato per un solo acquisto, e copre fino al 100% della spesa e comunque non può superare i 60 euro, è utilizzabile per l'acquisto di abbonamenti a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al 31 dicembre 2022. Ne possono usufruire le persone fisiche che nell'anno 2021 hanno dichiarato un reddito personale non superiore a 35.000 euro. L'erogazione del buono avverrà con modalità informatica.

- Servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale – Il decreto prevede ulteriori risorse a favore delle Regioni per assicurare fino al 30 giugno 2022 i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale legati alle esigenze delle scuole che, a causa dell'emergenza sanitaria, hanno previsto orari scaglionati per l'inizio delle lezioni fino alla fine dell'anno scolastico in corso.

- Sostegni all'autotrasporto – La disposizione introdotta nel decreto-legge stabilisce che le risorse del Fondo per l'autotrasporto di 500 milioni di euro (già istituito con un precedente decreto-legge per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina) vengano utilizzate dagli operatori del settore come credito di imposta del 28% sulla spesa sostenuta per gli acquisti di carburante effettuati nel primo trimestre del 2022. Il credito di imposta è riconosciuto alle imprese di autotrasporto merci che effettuano le attività con mezzi più ecologici superiori a 7,5 tonnellate, cioè quelli appartenenti alle classi Euro 5 ed Euro 6.

- Porti come comunità energetiche – Per favorire la transizione energetica in ambito portuale, anche in vista dell'elettrificazione delle banchine (cold ironing), le Autorità di sistema portuale possono costituire una o più comunità energetiche per la produzione e la distribuzione di energia da fonti rinnovabili. Attraverso questo strumento, che consente di abbattere i costi per la produzione di energie rinnovabili, le Autorità sono agevolate nel promuovere il consumo di energia 'pulita' da parte delle imprese portuali o retroportuali.
- Trasporti eccezionali – Viene prorogato al 30 giugno 2022 il termine per l'adozione del decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili riguardante le linee guida sul trasporto eccezionale e i trasporti in condizioni di eccezionalità. La proroga del termine è volta ad evitare interruzioni dei transiti, con conseguenti blocchi delle filiere e dei cicli industriali alimentati dai manufatti trasportati. Al contempo, si prevede l'applicazione graduale della nuova disciplina per consentire agli enti proprietari o ai gestori delle strade di disporre del tempo necessario per effettuare le verifiche senza rallentamenti o ritardi nel rilascio delle autorizzazioni.

ITA Airways partecipa alla Sustainable Flight Challenge di SkyTeam

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – ITA Airways opera il primo volo della Sustainable Flight Challenge di SkyTeam. Sarà l'AZ 110 con partenza da Roma Fiumicino domani 7 maggio alle 14.05 e arrivo ad Amsterdam Schiphol alle 16.35.

Primo dei due voli con cui la Compagnia prende parte alla competizione internazionale organizzata da SkyTeam, l'AZ 110 sarà operato con Airbus A320 ed offrirà l'esperienza di volo più sostenibile di sempre sul medio raggio. Seguirà il secondo volo, l'AZ 608, sulla tratta intercontinentale Roma – New York operata il prossimo 14 maggio con un Airbus A330 con partenza alle ore 10.15 da Fiumicino e arrivo a JFK alle 14.00 local time.

La Sustainable Flight Challenge (TSFC) di SkyTeam, è stata progettata per sfidare l'industria del trasporto aereo, stimolando e accelerando l'innovazione e il cambiamento verso un futuro più sostenibile e la decarbonizzazione dei cieli.

Si tratta di una competizione amichevole, in programma tra l'1 e il 14 maggio 2022 in cui le 16 compagnie aeree partecipanti implementeranno le loro soluzioni al fine di operare alcuni voli in modalità sperimentale, testando una serie di iniziative di salvaguardia ambientale con l'auspicio di farle diventare le best practices per il futuro dell'aviazione, coinvolgendo gli operatori e i clienti.

Per realizzare questa operazione sperimentale nel modo più sostenibile possibile, ITA Airways ha sviluppato ed integrato una serie di attività straordinarie alle consuete procedure operative, in coordinamento con tutti i reparti coinvolti. In un'ottica di efficienza e di riduzione dell'impatto ambientale, queste attività hanno riguardato le operazioni di volo e di terra, la scelta dei velivoli e di carburanti alternativi, il catering sostenibile, il riciclo dei rifiuti, la passenger experience dedicata anche con servizio di edicola digitale e il carbon offsetting.

Entrambi i voli infatti saranno ad impatto ambientale zero in termini di emissioni provenienti dal carburante, neutralizzandole grazie al contributo di ITA Airways ad alcuni progetti di riforestazione in Africa e Sud America.

La sostenibilità è infatti uno dei pilastri strategici di ITA Airways sin dal primo giorno di attività della compagnia e viene perseguita anche attraverso il rinnovo della flotta, con aeromobili di nuova generazione a minor impatto ambientale.

È doveroso un ringraziamento a tutti i partner coinvolti, ENAV, Aeroporti di Roma ed Eni, per l'elevato e fattivo spirito di collaborazione per il compimento di questo progetto.

Mobility as a Service: nuovo avviso per portare la sperimentazione in altre tre città

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – È stato pubblicato un nuovo Avviso Pubblico per la sperimentazione dei servizi Mobility as a Service (MaaS), un nuovo concetto di mobilità innovativa che permette ai cittadini di usufruire di diversi mezzi di trasporto, pubblico e privato, attraverso una App con cui possano pianificare e pagare gli spostamenti.

Dopo il successo del primo Avviso, al quale hanno partecipato tredici comuni capoluogo di città metropolitane e Milano, Roma e Napoli sono risultati capofila per la sperimentazione del servizio, il Ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale, il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili stanziando ulteriori risorse dal Piano Nazionale Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) per un nuovo bando che coinvolgerà altri tre comuni capoluogo di città metropolitane.

Con il nuovo Avviso verranno individuati e finanziati tre nuovi "progetti pilota", di cui uno nel Mezzogiorno, da realizzare in città metropolitane tecnologicamente avanzate, con l'obiettivo di introdurre nel contesto dei sistemi del trasporto locale i servizi Mobility as a Service.

Le tre nuove città che verranno selezionate riceveranno anche un sostegno finanziario per supportare gli operatori del trasporto locale nella digitalizzazione dei loro sistemi. Inoltre, una di queste verrà scelta come laboratorio di sperimentazione (Living Lab) per testare idee innovative di trasporto locale, come per esempio soluzioni urbane di guida cooperativa, connessa e autonoma.

Dichiarazione del Ministro, Vittorio Colao: "Dopo il successo del primo bando, abbiamo voluto destinare ulteriori risorse dal Fondo Complementare al PNRR per estendere l'iniziativa ad altre tre città metropolitane. Grazie alla sperimentazione 'Mobility as a Service' si va verso una significativa trasformazione della mobilità e una progressiva digitalizzazione delle imprese con forti benefici per l'ambiente e per l'intera collettività. Questi investimenti favoriscono infatti lo sviluppo di nuovi servizi a supporto dei cittadini che beneficeranno di soluzioni di trasporto innovative, semplici e accessibili", ha dichiarato il Ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale Vittorio Colao.

Dichiarazione del Ministro, Enrico Giovannini: "Grazie alla tecnologia digitale possiamo sperimentare un nuovo concetto di mobilità, che oltre a essere più sostenibile sul piano ambientale aumenti la qualità della vita delle persone facilitando gli spostamenti e migliorando la viabilità. Con il successo del MaaS potremo programmare e gestire al meglio il trasporto pubblico, utilizzando anche i sistemi in sharing e di mobilità dolce".

I comuni capoluogo di città metropolitane interessate possono inviare le loro proposte progettuali entro il 6 giugno 2022. Al bando sono ammissibili i Comuni di Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Palermo, Reggio Calabria, Torino, Venezia.

Napoli e Roma, i cui progetti sono stati già finanziati, con l'Avviso Pubblico pubblicato lo scorso 22 novembre 2021, possono partecipare al nuovo bando solo per presentare la domanda di finanziamento per un Living Lab.

Fincantieri: approvati risultati al 31/03. Ricavi in crescita del 17,8%, carico di lavoro da 34,4 mld

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – Il Consiglio di Amministrazione di FINCANTIERI S.p.A. ("Fincantieri" o la "Società"), riunitosi sotto la presidenza di Giampiero Massolo, ha esaminato e approvato le informazioni finanziarie intermedie al 31 marzo 2022.

A margine della riunione del Consiglio Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri, ha commentato: "I risultati di questo trimestre, in continuità con quelli del bilancio, mostrano un Gruppo in buona salute da un punto di vista patrimoniale e finanziario, con un notevole carico di lavoro che dà visibilità per i prossimi anni. Tale carico di lavoro sarà realizzato in un momento particolarmente complesso come quello che stiamo vivendo, che sconta il perdurare dell'aumento del costo delle materie prime in un quadro di crisi geopolitica preoccupante. L'attenta politica di gestione dei rischi da sempre adottata dalla società accompagnata dalla continua ricerca di maggiore efficienza consentono, tuttavia, di mitigare questi effetti esogeni, prospettando risultati economici positivi anche per il futuro."

Bono ha poi concluso: "Lascio dopo vent'anni, orgoglioso di aver guidato il Gruppo fino al raggiungimento di posizioni di leadership mondiale nei principali settori in cui opera, anche grazie ad una squadra che non ha eguali al mondo. Ad essa, come a tutte le maestranze di Fincantieri e alle migliaia di aziende della nostra catena di fornitura, va il mio più sentito ringraziamento per l'impegno e la dedizione dimostrati nel perseguire e raggiungere gli ambiziosi obiettivi che ci eravamo dati. Ai miei successori l'augurio di buon lavoro, comprendendo pienamente la responsabilità che si accingono ad assumere."

I Ricavi e proventi del primo trimestre 2022 pari ad euro 1.681 milioni, escluse le attività passanti pari a euro 3 milioni, segnano un incremento del 17,8% rispetto allo stesso periodo del 2021. Tali risultati rispecchiano il positivo andamento di tutti i settori in cui opera il Gruppo. Il settore Shipbuilding consolida l'andamento già registrato nel 2021 e cresce del 6,0% grazie agli elevati volumi di produzione dei cantieri italiani del Gruppo. I ricavi di Offshore e navi speciali, in aumento del 98,7%, confermano l'efficace strategia di riposizionamento del Gruppo nella costruzione di navi speciali per il settore eolico offshore. Sistemi, Componenti e Servizi presenta un incremento dei ricavi pari al 31,4% trainato dall'area di business Infrastrutture, anche grazie alla acquisizione del gruppo FINSO avvenuta nel secondo semestre 2021. Al lordo dei consolidamenti, Shipbuilding contribuisce per il 71% (78% nel primo trimestre 2021), Offshore e Navi speciali per il 10% (5% nel primo trimestre 2021) e Sistemi, Componenti e Servizi per il 19% (17% nel primo trimestre del 2021) sul totale ricavi e proventi di Gruppo.

L'EBITDA del Gruppo al 31 marzo 2022 è pari a euro 118 milioni (euro 101 milioni nel primo trimestre del 2021), con un EBITDA margin che si attesta al 7,0%, in linea rispetto al primo trimestre 2021, nonostante l'ulteriore incremento dei prezzi delle materie prime registrato nei primi mesi del 2022, accentuato altresì dal conflitto russo-ucraino. La crescita dell'EBITDA è riconducibile principalmente al settore Shipbuilding (EBITDA margin pari al 8,3%) e riflette il miglioramento della marginalità unitamente all'incremento dei volumi per lo sviluppo dell'ingente carico di lavoro acquisito negli ultimi anni.

I ricavi del settore Shipbuilding sono pari a euro 1.330 milioni, in aumento del 6,0% rispetto al 31 marzo 2021. I ricavi del periodo si riferiscono per euro 903 milioni all'area di business delle navi da crociera, in linea con quelli consuntivati nel primo trimestre del 2021 (euro 903 milioni), e per euro 427 milioni all'area di business delle navi militari che aumentano del 21,4% rispetto al primo trimestre del 2021 (euro 352 milioni). L'incidenza sui ricavi del Gruppo, rispettivamente pari al 48% e 23%, segna un minor contributo dei ricavi del settore cruise, rispetto allo stesso periodo del 2021 (56% e 22%).

L'andamento dei ricavi dell'area di business delle navi da crociera nel primo trimestre 2022 riflette il pieno rispetto dei programmi produttivi in corso e consolida il significativo incremento dei volumi di produzione già realizzato nel 2021. L'aumento, nello stesso periodo, del valore della produzione dell'area di business delle navi militari è espressione dell'avanzamento delle commesse per il Ministero della Difesa del Qatar nonché del programma per il rinnovo della flotta della Marina Militare italiana. Inoltre, i cantieri americani rimangono impegnati nello sviluppo del programma Foreign Military Sales tra gli Stati Uniti e l'Arabia Saudita e del programma FFG-62.

L'EBITDA del settore al 31 marzo 2022, pari ad euro 110 milioni, registra una crescita (+12,4%) rispetto al 31 marzo 2021 (euro 98 milioni), nonostante gli effetti legati all'incremento dei prezzi delle materie prime. L'EBITDA margin si attesta all'8,3% (8,2% se si considerano i ricavi totali), in aumento rispetto al 7,8% del primo trimestre 2021. La capacità gestionale ed organizzativa acquisita consente al Gruppo di rispettare pienamente i piani di produzione e le previsioni di spesa, anche grazie alle iniziative di efficientamento poste in essere che hanno permesso, ad oggi, di fronteggiare l'emergenza sanitaria e l'incremento dei prezzi delle materie prime, non rilevando al contempo significative discontinuità nella supply chain.

Da Commissione UE ok a regime italiano da 119 mln a sostegno del cabotaggio e altri servizi marittimi

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – La Commissione Europea ha approvato uno schema italiano da 119 milioni di euro a sostegno del cabotaggio e di altri servizi marittimi nel contesto della pandemia di coronavirus. La misura è stata approvata nell'ambito del quadro temporaneo degli aiuti di Stato. La misura sarà aperta alle imprese armatoriali attive nel settore del cabotaggio e di altri servizi marittimi.

In base al regime, l'aiuto assumerà la forma di un'esenzione dal pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali dovuti per il periodo compreso tra il 1 agosto 2020 e il 31 dicembre 2021. Obiettivo della misura è ridurre il costo del lavoro dei beneficiari aiutandoli a soddisfare le loro esigenze di liquidità e continuare le loro

attività durante e dopo la pandemia. La Commissione ha riscontrato che il regime italiano è in linea con le condizioni stabilite nel quadro temporaneo.

In particolare, l'aiuto (i) non supererà i 2,3 milioni di euro per beneficiario; e ii) sarà concesso entro il 30 giugno 2022. La Commissione ha pertanto concluso che la misura è necessaria, adeguata e proporzionata per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, in linea con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) TFUE e le condizioni del quadro temporaneo. Su questa base, la Commissione ha approvato la misura ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

Assoporti: in CdM prevista possibilità per AdSP di costituirsi comunità energetiche

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – “L'Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche approvato ieri,” esordisce così il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, dopo il varo in Consiglio dei Ministro del DL in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese.

La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla AdSP un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le AdSP sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali.

Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all'aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti.

“Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del Ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal Presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative,” ha concluso Giampieri.

Gruppo Fs: CdA delibera nuovi finanziamenti fino a 3 mld. Approvato bilancio 2021

(FERPRESS) – Roma, 4 MAG – Il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha deliberato l'emissione di nuovi bond e il ricorso ad altri strumenti di provvista a medio/lungo termine per un importo complessivo massimo di 3 miliardi di euro.

Le emissioni, a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino, saranno riservate agli investitori istituzionali.

I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito nel 2022 finanzieranno i fabbisogni per investimenti del Gruppo FS Italiane. In particolare saranno destinati all'acquisto di nuovi convogli per il trasporto passeggeri regionale e per quello a media e lunga percorrenza, anche in ambito internazionale, nonché all'infrastruttura ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità.

Nell'ambito delle nuove emissioni obbligazionarie EMTN, FS Italiane pianifica anche nuove operazioni green finalizzate a finanziare gli investimenti sopra menzionati.

Si è inoltre riunita l'Assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA che ha approvato il Bilancio di esercizio 2021, caratterizzato da un utile netto di 137mila euro, a valle dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione avvenuta il 30 marzo 2022. L'Assemblea ha deliberato di destinare il risultato di esercizio come da proposta del Consiglio stesso. Il Bilancio di esercizio, con la Relazione finanziaria annuale consolidata 2021, che presenta un utile netto di Gruppo pari a 193 milioni di euro, sarà pubblicato in serata sul sito www.fsitaliane.it.

L'assemblea ha inoltre provveduto alla nomina del Collegio Sindacale, giunto a scadenza per compimento del mandato.

Il nuovo Collegio Sindacale, che rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2024, è composto da Rosalba Cotroneo, Presidente, Marino Marrazza e Sergio Duca, sindaci effettivi.

L'Assemblea ha inoltre deliberato l'approvazione di alcune modifiche statutarie finalizzate principalmente a:

- aggiornare la formulazione dell'oggetto sociale per una ancora più attuale esplicitazione del ruolo proprio della Holding FS di indirizzo strategico e di definizione e coordinamento del comune disegno imprenditoriale del Gruppo;
- prevedere l'equilibrio di genere nella composizione degli organi sociali come principio statutario, da applicare quindi a prescindere dalle limitazioni temporali proprie delle disposizioni di legge emanate in materia;
- recepire sul piano statutario la sostenibilità come indirizzo programmatico che orienta l'attività d'impresa (cd. "corporate purpose").

Lo statuto aggiornato sarà pubblicato sul sito FS il 1° giugno prossimo, data di efficacia delle sopra richiamate modifiche statutarie.

Piattaforma logistica "Toscana Pharma Valley", il 10 maggio all'Interporto di Livorno

(FERPRESS) – Livorno, 6 MAG – Sarà un grande hub dedicato alla farmaceutica per il Centro Italia. Non solo un magazzino fisico, ma molto di più: una piattaforma digitalizzata in grado di gestire i flussi di farmaci e componenti ad esempio, una filiera capace di offrire tutta una serie di servizi alla rete di imprese che decideranno di servirsi e, perchè no, pure al pubblico.

La Toscana farmaceutica scommette sulla logistica. La piattaforma logistico digitale Life Sciences in Toscana nascerà all'interno dell'interporto di Livorno, a Guasticce. Se ne parla da alcuni anni – in altre regioni del Nord e Centro Italia la riflessione sta partendo adesso – e presto partiranno i lavori per la sua realizzazione. Martedì 10 maggio il progetto sarà illustrato del corso di un evento in programma dalle 10 alle 12.30 presso la sala convegni della Palazzina Colombo proprio all'interporto

(seconda uscita sulla FI-PI-LI venendo da Firenze, la prima da Livorno). Per i giornalisti sarà possibile seguire l'incontro anche da remoto, attraverso un computer, tablet o telefonino, ad un link che sarà comunicato successivamente.

L'evento è promosso da Regione Toscana e dalla rete Toscana Pharma Valley con la partecipazione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Comune di Collesalveti e dello stesso Interporto Vespucci, organizzato in collaborazione con Confindustria Toscana.

Ci sarà il presidente della Regione Eugenio Giani, che concluderà i lavori attorno a mezzogiorno assieme al sindaco di Collesalveti Adelio Antolini e al presidente della rete Toscana Pharma Valley Giuseppe Seghi Regli. Interverranno anche gli assessori regionali all'economia Leonardo Marras e alla salute Simone Bezzini. Il primo aprirà l'incontro, assieme al presidente dell'Autorità portuale Luciano Guerrieri, al presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Piero Neri, in rappresentanza di Confindustria Toscana, con il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il presidente dell'Interporto; l'assessore Bezzini sarà tra i protagonisti di una tavola rotonda con le imprese coinvolte nel progetto e i partner logistici.

La piattaforma logistica digitale che nascerà a Livorno è un investimento privato, di più imprese che si sono costituite in rete. Ma nel progetto un ruolo forte l'ha avuto anche il pubblico e in particolare la Regione: di stimolo al confronto tra imprese all'inizio, fin dal 2014, e di traino nella seconda, dal protocollo siglato nel 2018 presso il Ministero allo sviluppo economico agli investimenti sulle infrastrutture per dare gambe al progetto, che siano i collegamenti ferroviari con il porto di Livorno o la Darsena Europa, lo scavalco ferroviario e lo sviluppo dell'aeroporto di Pisa. Un'alleanza insomma tra più aziende e tra pubblico e privato: a beneficio delle imprese, del territorio e del tessuto industriale ed economico di tutta la Toscana, una risorsa utile anche per una sanità pubblica territoriale in futuro più diffusa (eredità positiva della pandemia) e un beneficio alla fine pure per il paziente.

REGIONE LAZIO

Primo trimestre 2022: traffici commerciali positivi per il network portuale laziale. A Civitavecchia torna il segno positivo anche rispetto al 2019

Musolino: "Inizia a dare i frutti il lavoro che stiamo portando avanti da oltre un anno con fiducia e impegno. Lo confermano i dati del primo trimestre che in molte voci superano anche quelli pre-pandemia. Continueremo su questa strada per il pieno rilancio dell'intero network portuale"

Civitavecchia, 4 maggio 2022 – Primo trimestre del 2022 all'insegna del segno più per il network dei Porti di Roma e del Lazio che prosegue sulla strada della ripresa post pandemia iniziata lo scorso anno. Si evidenzia, infatti, un traffico merci complessivo pari a 3.466.595 tonnellate con una crescita del 15,9% rispetto al primo trimestre del 2021.

Tra le diverse tipologie, le merci liquide del network laziale chiudono con un +9,5% (74.784) e 859.797 tonnellate complessive, mentre quelle solide con un +18,1% (+400.332) e un totale di 2.606.798 tonnellate. Tra queste ultime, in crescita anche le

categorie delle rinfuse solide (+31,7%; +239.836) per un totale di quasi 1 milione di tonnellate e delle merci varie in colli che, con un incremento di oltre l'11%, superano 1.600.000 tonnellate. In aumento del 2,6% (+13) anche il numero complessivo di accosti che passa da 493 a 506.

“Continua – commenta il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino – l'inversione di tendenza del sistema portuale laziale con riferimento ai traffici del settore commerciale. I dati del primo trimestre del nuovo anno ci dicono che il lavoro che stiamo portando avanti da oltre un anno inizia a dare i suoi frutti e, con fiducia e impegno, continueremo sulla strada del pieno rilancio dell'intero network. Gli stessi dati confermano che è il porto di Civitavecchia a trainare la ripresa poiché registra un traffico commerciale complessivo in crescita anche rispetto al primo trimestre del 2019 (+6,8%), ultimo anno di riferimento prima della crisi pandemica. Un aumento che riguarda essenzialmente tutte le principali categorie merceologiche, dalle rinfuse liquide, a quelle solide, alle merci varie in colli; e tra queste ultime soprattutto il settore Ro/Ro, sul quale stiamo investendo tantissimo e che ha avuto un incremento significativo, del 9,3%, rispetto al 2019. Ma anche il porto di Gaeta ci sta dando grandi soddisfazioni, così come a Fiumicino la ripresa del traffico aereo ha riportato in positivo la movimentazione del jet fuel. Anche il settore delle crociere è in ripresa, con la previsione di arrivare a circa 1,5 milioni di turisti a fine anno e di avere una piena e definitiva ripresa sui valori del 2019 nel 2023”.

Entrando nello specifico dei dati di traffico che i tre porti laziali hanno registrato nei primi tre mesi del 2022 raffrontati con lo stesso periodo dell'anno precedente, il porto di Civitavecchia chiude il trimestre dell'anno in corso con un +14,3% (+318.717) e 2.551.158 tonnellate totali, registrando un incremento in tutte le principali categorie merceologiche ad eccezione delle rinfuse liquide (essenzialmente prodotti raffinati) che subiscono un calo del 16% (-28.784 tonnellate). Le rinfuse solide, al contrario, aumentano di oltre il 32% (+195.718). Tra queste ultime si segnala l'incremento del carbone (+40,9%; +186.829 tonnellate) e delle “altre rinfuse solide” (+39,2%; +16.450 tonnellate), mentre i prodotti metallurgici e i minerali grezzi subiscono un calo rispettivamente del 2,3% (-2.261 tonnellate) e del 49,2% (-3.150). Tra la categoria “merci in colli”, per la quale l'incremento è pari al 10,5% (+151.783 tonnellate) si evidenzia la crescita del 13,3% (+160.137 tonnellate per complessive 1.360.405 tonnellate) del traffico Ro/Ro.

Per quanto riguarda i contenitori, si registra un incremento del 13,3% (+3.309) con 28.170 TEUs totali.

Positivi anche i dati del traffico passeggeri, sia di linea (111.918) che crocieristico (58.186) che, rispettivamente, registrano un incremento del 34% (+28.424) e del 460,5% (+47.805). In aumento anche il traffico di automezzi che registra un totale di 129.952 e un +16,2% (+18.100). Tra questi ultimi si evidenzia la crescita della sottocategoria “mezzi pesanti” (+14,2%; +8.522) e il significativo aumento di quella “autopasseggeri” imbarcati/sbarcati (+47,1%; +10.115).

Anche negli altri due porti del network laziale i primi tre mesi del 2022 fanno registrare un importante aumento del traffico complessivo rispetto allo stesso periodo del 2021.

In particolare, nel porto di Fiumicino, che sostanzialmente movimentata soltanto prodotti raffinati (jet fuel) per l'aeroporto internazionale “Leonardo da

Vinci", l'incremento è pari al 18,9% (+73.629 tonnellate) per un totale di 462.289 tonnellate. In crescita (+25%) anche il numero degli accosti che passa dagli 8 del primo trimestre 2021 ai 10 di quello del 2022.

Nel porto di Gaeta il tonnellaggio totale delle merci è pari a 453.148 con un incremento del 22,3% (+82.770 tonnellate), si registra un aumento del 19,4% (+7) degli accosti e risultano in crescita tutte le principali tipologie merceologiche: le rinfuse liquide, con un totale di 246.106 tonnellate, aumentano del 13,8% (+29.939) mentre le "merci varie in colli" (big-bags), con un totale di 13.213 tonnellate, crescono del 193,6% (+8.713). Tra le rinfuse solide, invece, che nel complesso aumentano di quasi il 30% (+44.118) per 193.829 tonnellate totali, a crescere maggiormente sono le tre sottocategorie dei "prodotti metallurgici, minerali e materiali ferrosi" (+33,1%; +4.475) per totali 18.000 tonnellate, dei "minerali grezzi, cementi e calci" che, con un totale di quasi 100.000 tonnellate registrano un aumento del 53,9% (+34.958) e delle "altre rinfuse solide" che raggiungono le 8.300 tonnellate e un +361,1% (+6.500 tonnellate).

Workshop: "Fast Track to the Sea"

Tenutosi a Civitavecchia il workshop che si propone di presentare i principali risultati della progettazione studi per i nuovi collegamenti ferroviari del porto di Civitavecchia con la Rete Italiana TEN-T. Gli studi sono stati finanziati nell'ambito del programma CEF Connecting Europe Facility e saranno impiegati come base per i lavori che saranno eseguiti entro la fine del 2023. La realizzazione del progetto consentirà di migliorare l'efficienza delle operazioni di manovra all'interno del porto di Civitavecchia, aumentando la lunghezza del modulo, rimuovendo le interferenze tra i diversi sistemi di trasporto. Ciò si tradurrà in un contesto più competitivo per i servizi di trasporto ferroviario sulla Rete TENDA.

E' possibile scaricare la documentazione del workshop presso [Workshop: "Fast Track to the Sea" | Porti di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta \(portidiroma.it\)](#)

ROMA CAPITALE

Roma Riparte. Rigenerazione, Sostenibilità, Semplificazione: Gruppo Fs player di riferimento

(FERPRESS) – Roma, 6 MAG – Le politiche urbanistiche per lo sviluppo della Capitale al centro di Roma Riparte. Rigenerazione, Sostenibilità e Semplificazione, incontro organizzato all'Auditorium Parco della Musica a cui ha preso parte, tra gli altri, anche Ferrovie dello Stato, tra i principali player di riferimento in tema di riassetto e sviluppo del tessuto urbano, sociale ed economico di città e territori.

Il mondo dei trasporti – riferisce Fsnews – incide in modo significativo sulla sostenibilità delle città. Allo stato attuale la quota modale del trasporto via treno è del 6%, con un tasso di inquinamento del solo 0.1%. "A Roma non ci sono tre metropolitane, ma

undici, se consideriamo il servizio effettuato dai treni regionali”, ha sottolineato Fabrizio Favara, Chief Strategy Officer di FS italiane, che ha spiegato quanto quello del Gruppo FS rappresenti un patrimonio che connette, ma anche che taglia la città, creando quindi situazioni in cui bisogna ricucire. “A Roma Tiburtina, ad esempio, abbiamo un milione di metri quadri tagliati da uno scalo ferroviario, a Milano, sulla stessa superficie, ce ne sono sette. È fondamentale il respiro strategico nell’operare una ricucitura della città”, ha sottolineato Favara.

L’importanza degli spazi pubblici, delle stazioni e degli scali ferroviari è stata ricordata dall’assessore all’Urbanistica del Comune di Roma Maurizio Velocchia: “Gli scali ferroviari sono ampi spazi pubblici collegati con il ferro, già dentro città. Dobbiamo senza indugi procedere a lavorare con FS. Entro l’anno sarà pronto il piano di assetto della Tiburtina che con l’ex Sdo di Pietralata rappresenta un luogo strategico della città dove c’è già Istat, La Sapienza e in futuro il Tecnopolo”.

Importanti saranno gli sforzi per far sì che la quota modale del ferro aumenti, soprattutto in un quadro in cui gli spostamenti stanno progressivamente tornando ai livelli di pre-pandemia, con Roma, in particolare, che ne vede ogni giorno sei milioni: il 45% circa in automobile e il 15% in scooter, soffrendo ancora in quella parte che riguarda il trasporto pubblico locale (TPL). Nella Capitale l’impegno più importante di FS rimane la chiusura dell’anello ferroviario: “Ci sono criticità e lavoriamo notte e giorno con gli uffici”, ha detto Fabrizio Favara. “Adesso apriamo Vigna Clara con 10 treni al giorno, ma quando ci sarà il doppio binario ne passeranno dieci l’ora. L’apertura di Vigna Clara – ha aggiunto il manager FS – significa che stiamo portando quel quadrante della città a Valle Aurelia e a Ostia Lido, nel percorso di connessione che immaginiamo subito dopo viene Tor di Quinto. Poi ci sono le stazioni da riqualificare, con l’accezione di ricucire e migliorare l’accessibilità della città”.

All’evento Roma Riparte. Rigenerazione, Sostenibilità e Semplificazione, i cui lavori sono stati conclusi dal sindaco di Roma Roberto Gualtieri, hanno partecipato anche il Presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti, e l’Assessore alle Politiche Abitative, Urbanistica, Ciclo dei Rifiuti e Impianti di Trattamento, Smaltimento e Recupero della Regione, Massimiliano Valeriani, insieme a importanti attori istituzionali, sociali e produttivi.

Roma: dal 9 maggio prevista l’attivazione di nuovi occhi elettronici

(FERPRESS) – Roma, 3 MAG – Corsie preferenziali, da lunedì 9 maggio entreranno in funzione una serie di dispositivi per la rilevazione automatica dei transiti su alcune preferenziali della città di Roma.

“Alla base di questo provvedimento – ha detto l’assessore alla Mobilità Eugenio Patanè – l’intenzione di dissuadere da comportamenti illegittimi, che creano disagio al trasporto pubblico, tutti coloro che non sono titolati a transitare sulle corsie preferenziali. Tutto ciò a vantaggio della velocità commerciale dei mezzi pubblici, che rappresenta uno dei fattori più cari alla nostra Amministrazione perché influisce sia sulla competitività del Tpl rispetto all’auto privata, sia sul bilancio di Atac”.

Questi i siti dove sarà avviata la rilevazione automatica dei transiti, prima non prevista: Via Emanuele Filiberto direzione Manzoni; Via Emanuele Filiberto direzione San Giovanni; Viale Libia direzione Santa Emerenziana; Via Libia direzione Gondar;

Via Cicerone direzione Cola di Rienzo; Lungotevere dei Sangallo; Via Vittoria Colonna direzione Ara Pacis; Via Volturno direzione Termini; Via Volturno direzione Cernaia; Corridoio Laurentino direzione metro Laurentina; Corridoio Laurentino direzione GRA; Via dei Fori Imperiali/Via San Pietro in Carcere; Largo Corrado Ricci/Via dei Fori Imperiali; Viale Eritrea altezza Via Sirte direzione Piazza S. Emerenziana; Viale Eritrea altezza Via della Marta direzione Piazza Annibaliano.

Questi invece i siti dove le telecamere di controllo sono già presenti e sono stati solo sostituiti i dispositivi obsoleti: Via Nazionale/Largo Magnanapoli; Via Nazionale/Via Milano; Circonvallazione Cornelia/Via Pagano; Via del Tritone/Via Zucchelli; Via Aurelia/Via Mistrangelo; Via di Santa Maria in Cosmedin; Via Ostiense/Civ. 131; Via Ostiense/Piazzale Ostiense; Via dell'Amba Aradam; Via di Portonaccio; Via Catania/Via Lecce; Via Nomentana/Via di Sant'Angela Merici; Via Nomentana/Via XXI Aprile; Via Nomentana/Via Sacco Pastore.

Le telecamere controllano già anche i transiti non autorizzati sulle corsie preferenziali di via Labicana, viale Regina Margherita e corso Vittorio.

La multa prevista per chi non rispetta il divieto: Codice della Strada alla mano, la sanzione prevista per chi non rispetta il divieto va da un minimo di 88 a un massimo di 333 euro.

Chi può transitare sulle corsie

Sulle corsie preferenziali, lo ricordiamo, possono transitare, oltre ai veicoli del trasporto pubblico locale, anche i taxi e gli Ncc. Se una corsia preferenziale è chiusa anche a taxi e Ncc, questo divieto è indicato da apposita segnaletica. Sulle preferenziali aperte a bus e taxi possono circolare anche i veicoli del car sharing gestito da Roma Servizi per la Mobilità.

I veicoli al servizio delle persone con disabilità, veicoli dotati di apposito contrassegno, possono percorrere, in caso di necessità, le corsie preferenziali (tranne quelle riservate ai soli mezzi di trasporto pubblico).

Su alcune corsie preferenziali cittadine possono circolare anche gli autobus turistici in possesso di permesso valido.

Roma città metropolitana: Sanna, smart city ridurrà gap tecnologico e migliorerà qualità della vita

(FERPRESS) – Roma, 5 MAG – Il futuro prossimo dei Comuni dell'area metropolitana di Roma Capitale passa per un elevato investimento pubblico in innovazione e hi-tech. Come Città metropolitana, grazie anche ai Fondi PNRR, in piena sintonia con il mandato del Sindaco Gualtieri, vogliamo elevare il livello di innovazione sostenendo l'investimento in infrastrutture digitali come la fibra, che vadano a ridurre gli attuali gap che condizionano, tra i tanti elementi, le velocità di sviluppo e crescita così come le condizioni di vita dei nostri cittadini.

Con la pandemia si sono rese evidenti le disparità in termini di cablaggio e conseguenze digitalizzazione dei servizi, che hanno messo in difficoltà migliaia di lavoratori e studenti, e le stesse amministrazioni pubbliche nell'accesso a reti e dispositivi. È fondamentale sostenere i progetti che ci avvicinano al modello di città intelligenti e sostenibili, dialogando e avviando partnership con le eccellenze industriali di lunga esperienza come Unidata. Perché il futuro è oggi, e possiamo dare ai cittadini che amministrano città migliori e servizi più accessibili solo conoscendo il territorio e avviando un sano dialogo con il tessuto produttivo e i suoi attori".

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
Dal 2 maggio al 9 maggio

Pierluigi Sanna, Vice Sindaco della Città metropolitana di Roma.



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