

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 16 anno XI, dal 22 maggio al 27 maggio 2022

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	3
Proteggere i trasporti dell'UE in tempi di crisi: Commissione adotta piano	3
Spagna: a 171 comuni e 2 entri sovracomunali 1.000 mln di fondi UE per mobilità sostenibile	4
Francia: vetture 100% sostenibili a 100 euro al mese	6
ITALIA.....	7
Mims: pubblicato l'Allegato al Def 2022 su infrastrutture e mobilità	7
Allegato Infrastrutture: l'elenco completo delle opere finanziate	9
"Per attuare gli investimenti del Pnrr servono imprese più strutturate"	10
Barcellona: TMB mette in servizio altri sette bus a idrogeno tra maggio e giugno	12
Agens, Anav, Asstra: gare per forniture bus a rischio. Proroga di un anno e inclusione nel Pnrr di mezzi tradizionali/ibridi.....	13
Agens, Anav e Asstra: rivedere riforma servizi interregionali. Modifica legislativa mina equilibrio economico.....	14
Mims: Giovannini definisce Atto di indirizzo attività 2023.....	14
Delega Contratti pubblici: Bellanova, rispettati i tempi e migliorato il testo	15
Pnrr: firmato protocollo unico tra Commissari straordinari e Sindacati per realizzare opere ferroviarie	16
ANAV: Biscotti, Presidente designato, presenta linee programmatiche e squadra per 2022-2026	17
Agens, Anav, Asstra: gare per forniture bus a rischio. Proroga di un anno e inclusione nel Pnrr di mezzi tradizionali/ibridi.....	17
Sicurezza stradale: l'84% degli italiani ammette di distogliere lo sguardo quando guida	18
Ferraris: nel 2022 investimenti oltre 12 mld, nel 2023 si passa a 18-19 per tenere il passo	20
REGIONE LAZIO	21
TPL Lazio, Zingaretti illustra i traguardi del settore trasporti nel Lazio	21
Lazio: assessori capitolino e regionale auditi in Commissione su stato lavori metro, tranvie e Roma-Lido	22
ROMA CAPITALE	24
TPL: Patanè fa il punto su metro e Roma-Lido in Regione.....	24
Roma: ok manutenzione stradale in 7 Municipi e project financing parking Cornelia	25

INTERNAZIONALE

Proteggere i trasporti dell'UE in tempi di crisi: Commissione adotta piano

(FERPRESS) – Roma, 23 MAG – La Commissione ha adottato oggi un piano di emergenza per i trasporti per rafforzare la resilienza dei trasporti dell'UE in tempi di crisi.

La Commissione ha adottato oggi un piano di emergenza per i trasporti per rafforzare la resilienza dei trasporti dell'UE in tempi di crisi. Il piano, che si basa sugli insegnamenti tratti dalla pandemia di COVID-19, tiene conto anche delle sfide che il settore dei trasporti dell'UE deve affrontare dall'inizio dell'aggressione militare russa nei confronti dell'Ucraina. Entrambe le crisi hanno gravemente colpito il trasporto di merci e di persone, ma la resilienza di questo settore e il migliore coordinamento tra gli Stati membri si sono rivelati fondamentali per la risposta dell'UE a queste sfide.

Adina Vălean, Commissaria per i Trasporti, ha dichiarato: "Questi tempi difficili e impegnativi ci ricordano l'importanza del settore dei trasporti dell'UE e la necessità di migliorare la nostra preparazione e resilienza. La pandemia di COVID-19 non è stata la prima crisi con conseguenze per il settore dei trasporti e l'invasione illegale dell'Ucraina da parte della Russia ci dimostra che non sarà certamente l'ultima. Ecco perché dobbiamo essere pronti. L'odierno piano di emergenza, che si basa in particolare sugli insegnamenti tratti dalla pandemia di COVID-19 e sulle iniziative adottate per affrontarla, crea un quadro solido per un settore dei trasporti dell'UE resiliente e a prova di crisi. Sono assolutamente convinta che questo piano costituirà un fattore determinante per la resilienza del settore dei trasporti, visto che molti degli strumenti previsti dal piano si sono già rivelati essenziali nel sostegno offerto all'Ucraina. Mi riferisco tra l'altro ai corridoi di solidarietà UE-Ucraina, che aiutano quest'ultima a esportare i cereali di cui è produttrice."

Il piano propone una serie di 10 azioni per guidare l'UE e i suoi Stati membri nell'introduzione di misure di emergenza in risposta alle crisi. Evidenzia, tra le diverse azioni, l'importanza di garantire una connettività minima e la protezione dei passeggeri, sviluppare la resilienza agli attacchi informatici e testare regolarmente la resilienza in generale. Sottolinea anche la pertinenza dei principi delle corsie verdi, principi che garantiscono che nel trasporto merci via terra l'attraversamento delle frontiere possa avvenire in meno di 15 minuti, e rafforza il ruolo della rete di punti di contatto delle autorità nazionali responsabili dei trasporti. Sia le corsie verdi e sia la rete dei punti di contatto si sono dimostrate fondamentali durante la pandemia di COVID-19 e nell'attuale crisi causata dall'aggressione russa nei confronti dell'Ucraina.

I 10 settori d'azione sono i seguenti:

rendere le normative dell'UE in materia di trasporti adatte alle situazioni di crisi;
garantire un sostegno adeguato al settore dei trasporti;
garantire la libera circolazione delle merci, dei servizi e delle persone;
gestire i flussi di rifugiati e il rimpatrio dei passeggeri e dei lavoratori del settore dei trasporti rimasti bloccati;
garantire una connettività minima dei trasporti e la protezione dei passeggeri;

condividere informazioni sui trasporti;
rafforzare il coordinamento della politica in materia di trasporti;
rafforzare la cibersicurezza;
mettere alla prova la risposta alle emergenze nel settore dei trasporti;
cooperare con i partner internazionali.

Una lezione fondamentale della pandemia è l'importanza di coordinare le misure di risposta alle crisi per evitare, ad esempio, situazioni in cui gli autocarri, i loro conducenti e i beni essenziali restino bloccati alle frontiere, come osservato nei primi giorni della pandemia. Il piano di emergenza per i trasporti introduce principi guida atti ad assicurare che le misure di risposta alle crisi siano proporzionate, trasparenti, non discriminatorie, in linea con i trattati dell'UE e in grado di garantire che il mercato unico continui a funzionare correttamente.

La Commissione e gli Stati membri ricorreranno a questo piano di emergenza per rispondere alle sfide attuali che interessano il settore dei trasporti. La Commissione sosterrà gli Stati membri e guiderà il processo di preparazione alle crisi in cooperazione con le agenzie dell'UE, coordinando la rete di punti di contatto nazionali per i trasporti e mantenendo discussioni regolari con i partner internazionali e i portatori di interessi. Per rispondere alle sfide immediate e permettere all'Ucraina di esportare i cereali che produce e anche di importare le merci di cui ha bisogno (dagli aiuti umanitari ai mangimi per animali fino ai fertilizzanti), la Commissione coordinerà la rete dei punti di contatto dei corridoi di solidarietà e la piattaforma di incontro dedicata ai corridoi di solidarietà.

L'iniziativa odierna risponde all'invito rivolto dal Consiglio alla Commissione di elaborare un piano di emergenza per il settore europeo dei trasporti in caso di pandemie e altre gravi crisi. Il piano onora uno degli impegni della Commissione nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ed è stato sviluppato di concerto con le autorità degli Stati membri e i rappresentanti del settore.

Spagna: a 171 comuni e 2 entri sovracomunali 1.000 mln di fondi UE per mobilità sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 23 MAG – Il Ministero dei Trasporti, della Mobilità e dell'Agenda Urbana (Mitma) ha compiuto l'ultimo passo per concedere 1.000 milioni di euro di fondi europei per la ripresa a 171 comuni e due entri sovracomunali per decarbonizzare e digitalizzare la mobilità urbana. Così, oggi la delibera finale del primo bando di concorso per gli aiuti ai comuni per la realizzazione di zone a basse emissioni e la trasformazione sostenibile del trasporto pubblico, inseriti nella Componente 1 del Piano di Recupero, Trasformazione e Resilienza, Piano Shock per la sostenibilità, mobilità sicura e connessa in ambienti urbani e metropolitani.

Si prevede che nel 2022 sarà pubblicato un secondo bando con 500 milioni di euro, fino a completare i 1.500 milioni di euro stanziati in questa linea.

Tra i beneficiari ci sono anche 14 comuni che, oltre a partecipare individualmente, hanno unito le forze per presentare le domande in gruppo. Così, tre gruppi guidati rispettivamente da Valladolid, San Sebastián e Siviglia hanno ottenuto aiuti. Da parte loro, l'Area Metropolitana di Barcellona (AMB) e il Commonwealth della Regione di Pamplona hanno ottenuto fondi come entità sovracomunali.

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 22 maggio al 27 maggio 2022

L'aiuto europeo andrà direttamente a beneficio dei 24,5 milioni di persone che risiedono nei comuni premiati (dati INE al 1 gennaio 2020) in modo che, in media, un comune di 100.000 abitanti acceda a 4.000.000 di euro di finanziamento.

In totale, 193 comuni hanno presentato 262 domande per un valore di 1.497 milioni di euro, quasi il 50% in più rispetto al budget. L'88,6% dei richiedenti ha ottenuto il finanziamento. Tutte le proposte pervenute sono state valutate sulla base di criteri di maturità, impatto, qualità e pertinenza. Ogni domanda era composta da più azioni, quindi 656 azioni delle 1.154 presentate saranno finanziate dai fondi NextGenerationEU.

Il programma si rivolge a comuni con più di 50.000 abitanti, capoluoghi di provincia e comuni con più di 20.000 abitanti che soddisfano una serie di requisiti, come la presenza di un sistema di trasporto pubblico urbano.

Mitma accompagnerà i concistori beneficiari nel processo di accelerazione dell'integrazione del trasporto pubblico con i sistemi di mobilità attiva e svolgerà un attento monitoraggio per garantire che le tappe e gli obiettivi concordati con la Commissione europea siano raggiunti.

Pertanto, i Comuni devono giustificare al Ministero l'adempimento dello scopo per il quale è stata concessa la sovvenzione presentando relazioni semestrali sullo stato di avanzamento dei progetti. La relazione relativa al primo semestre dovrà essere presentata nel mese di giugno di ogni anno, mentre la relazione relativa al secondo semestre dovrà essere presentata nel mese di dicembre.

Come si legge nella delibera finale, le azioni devono essere eseguite e avviate a dicembre 2024, per le quali il Ministero ha deciso di erogare l'aiuto sotto forma di anticipi.

Il primo pagamento di 675 milioni di euro sarà effettuato nell'estate del 2022 per garantire ai comuni la forza finanziaria sufficiente per realizzare le azioni finanziate. Il secondo anticipo di 325 milioni di euro avverrà dal 16 gennaio 2023.

Per percepire la prima rendita, i comuni devono giustificare che le azioni sovvenzionate siano iniziate prima del 15 giugno.

Francia: vetture 100% sostenibili a 100 euro al mese

Il governo francese vara un piano, rientra nel programma di investimenti "France 2030", per poter rendere accessibili le vetture elettriche a tutte le famiglie



Il governo francese sta lavorando su un progetto per migliorare le offerte verso veicoli elettrici a costi contenuti e accessibili anche alle persone con bassi redditi. L'idea sarebbe di poter fornire una vettura completamente a batteria e **in leasing a 100 euro al mese per ogni famiglia** con

l'obiettivo di accelerare la transizione ecologica del Paese con mezzi al 100% sostenibili e non inquinanti, in particolare per i centri urbani. Lo spiega un articolo di Alberto Caprotti su *Avvenire*.

Il progetto – si legge nel testo - rientra nel programma di investimenti "**France 2030**" che il governo francese ha presentato lo scorso ottobre "con l'intento di arrestare il declino industriale nazionale e raggiungere la leadership in diversi ambiti tecnologici" e "dovrà essere finanziato attraverso un aggiustamento del bilancio pubblico, la cosiddetta "**Loi de finances rectificative**". Oltre alle famiglie potrebbero accedervi anche i giovani e alcuni lavoratori dipendenti, come quelli appartenenti al settore della sanità. Per "France 2030" sono stati stanziati, per i prossimi cinque anni, complessivamente 30 miliardi di euro, 4 dei quali destinati ai trasporti e alla mobilità elettrica.

Entro il 2030, infatti, - prosegue l'articolo - "le fabbriche automobilistiche francesi dovranno sfornare 2 milioni di veicoli leggeri elettrificati (Bev e ibridi), a fronte dei 2,2 milioni di mezzi di qualsiasi alimentazione assemblati nel 2019, prima della pandemia. Il calendario della misura non è ancora noto, ma dovrebbe essere incluso in una legge finanziaria modificata". A spiegarlo è stata proprio la nuova ministra per la transizione energetica, **Agnès Pannier-Runacher**.

ITALIA

Mims: pubblicato l'Allegato al Def 2022 su infrastrutture e mobilità

(FERPRESS) – Roma, 23 MAG – L'Allegato Infrastrutture, mobilità e logistica al Documento di Economia e Finanza (Def) 2022 prevede quasi 300 miliardi di euro per interventi selezionati e finanziati sulla base di piani strategici redatti tenendo conto della strategia economica del Governo, degli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 dell'Onu e del Green Deal europeo.

L'Allegato illustra l'insieme delle pianificazioni, delle riforme e degli investimenti realizzati e programmati per i prossimi dieci anni al fine di stimolare lo sviluppo del Paese rafforzando il suo posizionamento internazionale, aumentare la competitività del sistema economico nazionale, ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali tra Nord e Sud e tra aree interne e grandi città, trasformare il sistema della mobilità nel segno della sostenibilità ambientale, mettere in sicurezza le risorse idriche e le altre infrastrutture rispetto alle sfide del cambiamento climatico, accelerare la riqualificazione del patrimonio residenziale pubblico e la rigenerazione urbana, aumentare la sicurezza e il benessere delle persone.

La visione per il futuro del sistema infrastrutturale del Paese che emerge dall'Allegato è frutto di un intenso lavoro svolto negli ultimi dodici mesi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) in collaborazione e in costante dialogo con il mondo della ricerca, le associazioni imprenditoriali, le organizzazioni sindacali e della società civile. In particolare, il documento propone una visione integrata degli investimenti in infrastrutture ferroviarie, stradali, logistiche e portuali, aeroportuali, idriche, per la mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, per l'edilizia pubblica sostenibile e di qualità. Descrive le azioni intraprese in termini di investimenti e riforme, quelle che vengono proposte al Parlamento per futuri stanziamenti e il quadro delle pianificazioni settoriali avviate anche in vista della predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che verrà presentato entro la fine dell'anno.

“L'Allegato illustra la politica del Governo per consentire all'Italia di recuperare, negli anni a venire, il gap infrastrutturale che frena la competitività delle imprese, aumenta le disuguaglianze territoriali e sociali, determina costi ambientali insostenibili”, sottolinea il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che oggi ha illustrato il documento strategico nel corso di una conferenza stampa online. “Il documento descrive il nuovo approccio allo sviluppo di infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili, in linea con i principi del Next Generation EU. Le riforme approvate in questo anno assicureranno non solo la realizzazione di nuove infrastrutture meno impattanti sull'ecosistema e in linea con i principi della transizione ecologica, ma anche la riduzione dei tempi di realizzazione, il coinvolgimento delle comunità locali nelle decisioni, l'aumento della resilienza delle infrastrutture esistenti, anche grazie all'uso delle tecnologie digitali. I fondi già stanziati e quelli aggiuntivi che verranno da fonti nazionali ed europee consentono di proseguire gli investimenti legati al Pnrr, attuando la visione di medio-lungo termine descritta nell'Allegato”.

Nel documento vengono dettagliate le opere considerate prioritarie per il settore delle infrastrutture per la mobilità e la logistica, per un valore complessivo pari a 279,4 miliardi di euro (+8,1% rispetto a quanto illustrato nell'Allegato 2021). Si tratta di

interventi necessari per il completamento, la messa in sicurezza, anche rispetto alla crisi climatica, e l'adeguamento tecnologico del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT). Tali investimenti riguardano strade e autostrade (83,5 miliardi), ferrovie e nodi urbani (147,4 miliardi), porti (10,1 miliardi), aeroporti (3,2 miliardi), trasporto rapido di massa nelle città metropolitane (32,6 miliardi) e ciclovie (2,6 miliardi). Le risorse già assegnate attraverso i diversi canali di finanziamento ammontano a 209 miliardi, con un fabbisogno residuo di 70,4 miliardi, pari al 25% del costo totale, percentuale inferiore di sei punti percentuali rispetto a quella dell'Allegato 2021, a testimonianza dell'impegno straordinario che il Governo ha posto su questi temi negli ultimi dodici mesi.

Gli ingenti investimenti sul settore ferroviario sono orientati al potenziamento dei servizi passeggeri a lunga percorrenza, all'integrazione e al potenziamento delle linee dedicate al trasporto regionale, nonché al forte sviluppo del traffico merci, anche al fine di ridurre le emissioni di gas climalteranti e delle sostanze inquinanti, in un'ottica di interconnessione con i porti, gli aeroporti e gli interporti, e di integrazione con le altre modalità di trasporto (auto, mobilità dolce, ecc.). Gli investimenti sulla rete stradale e autostradale sono finalizzati alla messa in sicurezza, al potenziamento tecnologico e digitale, e alla valorizzazione del patrimonio esistente anche nell'ottica della transizione ecologica, alla riduzione dell'incidentalità, al decongestionamento delle tratte metropolitane, extraurbane e autostradali, all'integrazione della rete disponibile con quella dedicata alla mobilità ciclistica. Anche la portualità e la logistica sono destinatari di ingenti investimenti, finalizzati al potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali, alla loro trasformazione in senso ecologico, all'interconnessione ferroviaria, in linea con i piani sviluppati con la collaborazione delle autorità portuali e delle organizzazioni del settore. Analogamente, gli investimenti destinati alla mobilità urbana sostenibile e allo sviluppo della ciclabilità urbana e turistica sono finalizzati ad un significativo rafforzamento del trasporto pubblico locale, al rinnovo del materiale rotabile in senso ecologico e ad accompagnare i cambiamenti nelle preferenze e nelle abitudini delle persone a favore delle diverse forme di mobilità dolce.

Tutti i piani settoriali e i relativi investimenti destinano un'attenzione particolare al Mezzogiorno e alle aree interne. Non a caso, tra le nuove opere prioritarie, particolare importanza assumono l'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria (con le sue interconnessioni regionali e trasversali), il miglioramento e il potenziamento della Statale 106 Jonica, da Reggio Calabria a Taranto, e gli interventi stradali e ferroviari nelle aree del Centro Italia colpite dai terremoti del 2009 e del 2016.

Oltre agli investimenti in mobilità, il nuovo allegato al Def prende in considerazione gli interventi per le infrastrutture idriche, per un totale di oltre 12,3 miliardi di euro, di cui quasi 4,7 miliardi (38% del totale necessario) già stanziati, e per l'edilizia residenziale pubblica, pari a 6,7 miliardi, dei quali oltre 5,2 (78% del totale) sono stati già stanziati. L'aumento della sicurezza idrica è perseguito attraverso interventi finalizzati a rendere le infrastrutture idriche primarie efficienti e resilienti al cambiamento climatico mediante un programma straordinario di manutenzione e il completamento dei sistemi idrici ancora incompiuti, soprattutto nel Mezzogiorno, al fine di aumentare la risorsa disponibile di quasi 700 milioni di m³ da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori a valle. Infine, ma non meno importanti, gli investimenti nello sviluppo e riqualificazione dell'edilizia

pubblica sono orientati al miglioramento della qualità dell'abitare, all'aumento delle superfici residenziali (450.000 mq) e all'efficientamento energetico e all'adeguamento sismico delle strutture esistenti, all'edilizia giudiziaria e penitenziaria, per ridurre l'affollamento nelle carceri.

Tra le nuove opere prioritarie, particolare importanza hanno quelle destinate al Mezzogiorno, come la tratta ferroviaria ad Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, che oltre ai primi fondi nazionali vede un finanziamento ingente con il Pnrr e il Piano Complementare e, sul fronte delle infrastrutture stradali, il miglioramento e il potenziamento della Statale 106 Jonica, da Reggio Calabria a Taranto (491 Km), per la quale si ritiene necessario un programma di interventi strutturali e di messa in sicurezza per un importo complessivo di 3 miliardi di euro. Figurano tra le opere prioritarie anche gli interventi stradali per il potenziamento della Strada Statale 4 Salaria e nelle aree del Centro Italia colpite dai terremoti del 2009 e del 2016. In particolare, i lavori programmati riguardano le strade statali di accesso e collegamento ai crateri sismici.

“Il cambiamento profondo dell'approccio adottato dal Mims nel processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali, che pone lo sviluppo economico, la riduzione delle disuguaglianze, dell'impatto ambientale e delle emissioni alla base delle scelte d'investimento, si sta affermando come una buona pratica anche a livello internazionale – conclude Giovannini – il che rende il nostro Paese in grado di accelerare il percorso verso il futuro con politiche nazionali in linea con quelle europee, così da poter beneficiare di consistenti investimenti pubblici e privati orientati a infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili”.

Consulta:

[Presentazione – Allegato Infrastrutture al Def 2022.pdf](#)

[Allegato Infrastrutture Def 2022.pdf](#)

Allegato Infrastrutture: l'elenco completo delle opere finanziate

Il CIPESS – Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile – ha deliberato il 15 maggio scorso l'assegnazione di risorse FSC 2021-2027 al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi della legge 30 dicembre 2020 come anticipazione al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in allegato pubblichiamo l'elenco completo delle opere finanziate. Sono le opere comprese nell'allegato Infrastrutture.

La Delibera firmata da Draghi

Qui l'elenco completo delle opere finanziate

“Per attuare gli investimenti del Pnrr servono imprese più strutturate”

<https://www.lestradedellinformazione.it> Il ministro Enrico Giovannini in una intervista a Milano Finanza



Il ministro del Mims, Enrico Giovannini, in una lunga intervista rilasciata a Milano Finanza, ha fatto il punto sui temi di più stretta attualità riguardo lo sviluppo infrastrutturale in Italia.

“Nell'opinione pubblica c'è come l'impressione che il Pnrr si debba realizzare in poche settimane. Non si hanno presenti le diverse fasi di attuazione che il piano richiede, - spiega Giovannini - Intanto dobbiamo ricordare che il Pnrr è composto da riforme e investimenti. Come abbiamo dimostrato con i dati al 31 marzo relativi al nostro Ministero, stiamo procedendo a tutta velocità, in particolare per quanto riguarda le riforme. **Abbiamo anche giocato d'anticipo adottando riforme che erano previste per fine 2022.** Il caro materiali e la loro scarsa disponibilità rischiano di frenare sia le gare già in essere come quella della Napoli-Bari, sia l'avvio di nuovi bandi, tanto del Pnrr quanto del Piano complementare. Per questo siamo intervenuti per evitare che ciò si verifichi. Sappiamo che il problema dell'aumento dei costi non sparirà nell'immediato e per questo abbiamo immaginato un percorso pluriennale che consentirà alle stazioni appaltanti di avere risorse anche per gli anni futuri. Bisogna distinguere però: non tutte le opere partiranno subito e alcune avranno tempi di realizzazione lunghi per cui, auspicabilmente, queste non avranno problemi con la carenza di materiali o con i rincari. Quindi, mentre alcune gare, come quelle di Rfi, sono imminenti e quindi fanno i conti con la situazione attuale, diversamente altre, come ad esempio quelle dei comuni per le nuove scuole,

arriveranno più avanti e riguarderanno opere più piccole, con meno rischi sul fronte dei costi e dell'approvvigionamento dei materiali".

Sul fronte delle difficoltà progettuali nelle amministrazioni locali, Giovannini non ha dubbi: "Su questo punto segnalo l'opinione dell'Ance, piuttosto positiva, sull'assistenza tecnica che verrà fornita da Invitalia e dalla Cassa Depositi e prestiti. **Ad esempio, è stato avviato un percorso di accompagnamento per i progetti del Pmqua il programma sulla qualità dell'abitare, lanciati dal precedente governo con 400 milioni di euro e ai quali abbiamo aggiunto ben 2,8 miliardi.** L'assistenza tecnica predisposta dal Governo sta consentendo di affrontare questi progetti a livello locale con un sopporto pluriennale". Il ministro ha affrontato anche il tema del superbonus: " Chiaro che il 110% è importante per una fascia di imprese, soprattutto di piccole dimensioni, ma il peso del Superbonus tenderà a ridursi nel futuro. Allora il Pnrr e la sua attuazione diventeranno preponderanti. Siamo passati da una fase di difficoltà che già stava vivendo il settore edilizio a un surriscaldamento congiunturale e alcune imprese non sono in grado di far fronte a questo cambiamento. Per questo abbiamo previsto la qualificazione delle aziende che operano sul Superbonus guardando oltre la congiuntura attuale. Per attuare gli investimenti del Pnrr servono infatti imprese più strutturate, più attente alla sicurezza, che siano disponibili a realizzare accorpamenti. Puntiamo, in particolare, alla crescita di medie e grandi aziende, che oggi nel nostro Paese sono ancora troppo poche. Intendiamo sostenere e preparare un settore per farlo diventare molto più robusto dato che dovrà gestire non solo gli investimenti in infrastrutture, ma anche la riqualificazione urbana dei prossimi 10-15 anni e realizzare la transizione digitale ed ecologica del patrimonio edilizio esistente. Il tema della rigenerazione urbana per aumentare l'efficienza energetica è una delle componenti che ci terrà impegnati nei prossimi vent'anni. Il Superbonus è stata una prima risposta transitoria in questa direzione. Ha avuto senza dubbio un ruolo nel risveglio congiunturale del settore, anche a grazie all'impulso che ha fornito alle piccole e medie imprese, ma vorrei ricordare che il Governo è stato anche costretto intervenire per arginare comportamenti illeciti e altri limiti della misura. Ora dobbiamo evolvere verso una soluzione strutturale".

Contrarietà all'idea del commissario speciale per l'attuazione del recovery. **"Scarterei l'ipotesi di un Commissario speciale al Piano - evidenzia Giovannini- perché vorrebbe dire rinunciare all'impianto costruito finora e che ha ricevuto apprezzamenti da tutti gli operatori economici. La struttura del Pnrr già prevede i poteri sostitutivi in caso di ritardi e un supercommissario non avrebbe alcuna logica dal punto di vista operativo".**

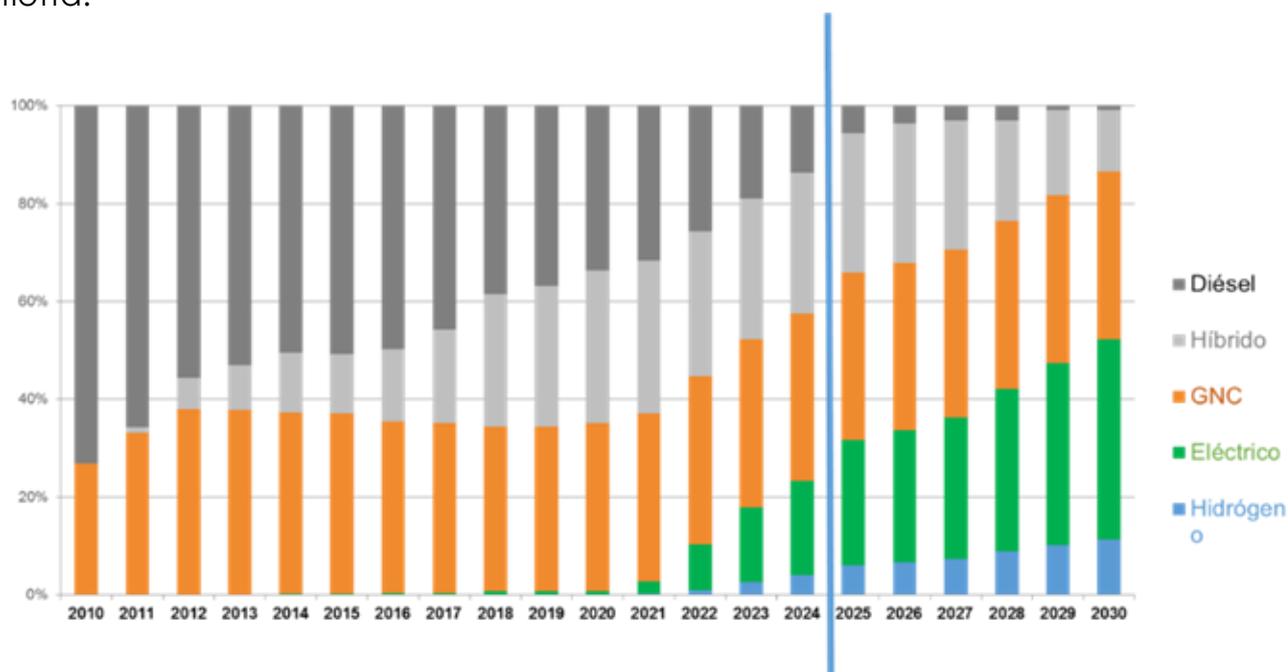
Infine il titolare del Mims conclude l'intervista con una chiosa sui commissari per le varie opere: "Stiamo procedendo nei tempi previsti dai cronoprogrammi e abbiamo un monitoraggio molto stretto di ciò che avviene a livello locale per intervenire in caso di criticità. Il nostro ministero si interfaccia con un numero limitato di soggetti robusti (come Anas, Rfi, Autorità portuali) che devono realizzare opere importanti e molto complesse, non piccoli progetti. Quanto alle riforme, in settimana ci sarà il via libera della Camera al disegno di legge delega sugli appalti, che poi passerà al Senato per essere approvato rapidamente. A quel punto partirà il tour de force dei decreti attuativi. Stiamo portando a termine una riforma attesa da tempo e che in molti ritenevano non si sarebbe riusciti a realizzare. Va bene lo scetticismo, ma credo

si debba anche riconoscere ciò che viene fatto. Come diceva J. M. Keynes a un interlocutore: «quando i fatti cambiano io cambio le mie opinioni. E lei?».

Barcellona: TMB mette in servizio altri sette bus a idrogeno tra maggio e giugno

(FERPRESS) – Roma, 27 MAG -Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) si impegna per la mobilità sostenibile facendo un altro passo con l'incorporazione di sette veicoli a idrogeno sulla linea X1, quattro dei quali entreranno in servizio lunedì prossimo e altri tre durante il mese di giugno. Tutti loro si uniranno al primo autobus a idrogeno che sta già circolando in tutto lo stato sulla stessa linea XPRESBus, che collega il centro città con i nodi intermodali di Francesc Macià i Glòries. Inoltre, entro il 2025 TMB incorporerà fino a 60 veicoli con questa tecnologia a emissioni zero. Lo ha annunciato la presidente di TMB, Laia Bonet, durante il convegno Mobilità sostenibile con l'idrogeno, che si è tenuto oggi a Barcellona.

Il significativo aumento dei veicoli a idrogeno nel parco autobus è in linea con la trasformazione che l'azienda sta già compiendo e che la renderà leader nella mobilità sostenibile, come si può vedere nell'evoluzione del tipo di propulsione della flotta:



TMB, in linea con il proprio Piano Strategico 2025, ha rafforzato l'acquisizione di veicoli più sostenibili per ridurre al minimo l'impatto del trasporto in autobus

sull'ambiente, questa è già una realtà e tra il 2021 e il 2024 la flotta avrà 210 veicoli ibridi a gas naturale, 154 elettrici e 46 di idrogeno. Per portare avanti questo impegno per la mobilità sostenibile, TMB ha avviato un investimento che raggiungerà quasi 410 milioni di euro nell'acquisizione di veicoli a energia pulita entro il 2026. Si prevede inoltre che negli anni il prezzo di queste acquisizioni sarà più alto, accessibile, che converte l'idrogeno in energia che è anche più sostenibile dal punto di vista economico.

Inoltre, il bus a idrogeno sta già diventando più efficiente nei consumi. Lo dimostra dopo che TMB ha messo in servizio il 7 aprile il primo autobus a idrogeno con una previsione di consumo di 9 kg/100 km, che in realtà è rimasta a 6,82 kg/100 km, anche se per l'estate si registra un aumento dei consumi di circa il 40% previsto, portando la media ponderata nell'anno a 7,51 kg/100 km.

Agens, Anav, Asstra: gare per forniture bus a rischio. Proroga di un anno e inclusione nel Pnrr di mezzi tradizionali/ibridi

(FERPRESS) – Roma, 26 MAG – Agens, Anav e Asstra, le associazioni del trasporto pubblico locale, lanciano l'allarme sul possibile flop delle gare di fornitura di autobus a metano, elettrico o a idrogeno.

Il problema sono i tempi: "Oggi – spiegano le associazioni – le imprese di Tpl, che nella maggior parte dei casi sono i soggetti preposti alla determinazione delle gare, stanno ancora riscontrando problemi gravi e diffusi, riconducibili alla filiera produttiva dei bus, nel portare avanti le procedure per sottoscrivere i contratti di fornitura entro il termine del 30 settembre 2022 stabilito a pena di decadenza dall'assegnazione delle risorse".

Le associazioni fanno notare che, negli ultimi mesi, si è registrato un aumento della domanda di autobus ad alimentazione alternativa, sia a livello nazionale che europeo, ma è in atto un forte rallentamento produttivo dovuto alla crisi energetica, conflitto in Ucraina, aumento dei costi e scarsa reperibilità di materie prime. Questa situazione sta impattando in maniera significativa sulla disponibilità e sui tempi di consegna dei mezzi e delle infrastrutture di alimentazione, con il rischio di compromettere seriamente le gare di fornitura.

"Bisogna – continuano le associazioni – che il Governo intervenga sul cronoprogramma per l'utilizzo dei 600 mln previsti dal PNRR e destinati all'acquisto di autobus extraurbani e suburbani ad alimentazione alternativa. Anche tenendo fermo il termine del 2026 per gli investimenti, bisogna rinviare al dicembre 2023 la sottoscrizione dei contratti di fornitura. Questo farebbe slittare di conseguenza di un anno anche il termine per realizzare il 50% del programma e i finanziamenti non andrebbero persi".

Infine, concludono "Considerata poi la difficoltà di aumentare le alimentazioni alternative, si auspica che rientrino tra le iniziative finanziabili anche autobus tradizionali/ibridi di ultima generazione che andrebbero a sostituire comunque una flotta ormai vetusta: oltre il 30% dei mezzi in circolazione, infatti, è altamente inquinante (ante Euro IV). Tutto questo alla luce dell'importante obiettivo del Pnrr: il trasferimento del 10% della motorizzazione privata a quella pubblica".

Agens, Anav e Asstra: rivedere riforma servizi interregionali. Modifica legislativa mina equilibrio economico

(FERPRESS) – Roma, 24 MAG – Le associazioni Agens, Anav e Asstra, che rappresentano quasi la totalità delle imprese del trasporto pubblico locale e una componente qualificata dell'intero settore dell'autotrasporto passeggeri, chiedono con urgenza un intervento correttivo sulla riforma dei servizi interregionali: "condividiamo l'intento – dichiarano le associazioni – di semplificare le procedure autorizzative ottenute grazie alle norme del Decreto Infrastrutture sulla disciplina dei servizi interregionali di competenza statale ma, al contempo, abbiamo forti perplessità e preoccupazione per gli effetti negativi che questa modifica possa avere sul settore del Trasporto Pubblico Locale.

La modifica in questione consente ai passeggeri di autolinee di lunga percorrenza di poter effettuare tratte anche solo tra province della stessa regione e questo va a determinare un'illegittima sovrapposizione e interferenza con i servizi del TPL. Inoltre, è in evidente contrasto con i principi comunitari di unitarietà della rete nonché del sistema di competenze tra Stato e Regioni. "Si delineano evidenti profili di illegittimità della norma – spiegano le associazioni – e temiamo per gli effetti che l'applicazione di questa avrà sui rapporti contrattuali del TPL, normati a livello europeo, e sul necessario equilibrio economico-finanziario dei contratti stessi. Equilibrio che si raggiunge sfruttando i cosiddetti "effetti di rete", derivanti dalla compresenza di servizi redditizi e non, e che garantisce le esigenze di mobilità di tutti i cittadini, non solo di quelli che vivono nelle aree più dinamiche del paese.

"Altro effetto dannoso – concludono le associazioni – sarebbe quello di un incremento degli oneri finanziari a carico della Regione, degli enti locali, del gestore del TPL. È quindi indispensabile un intervento correttivo del Parlamento e che il Governo adotti le più opportune soluzioni in sede di stesura definitiva del decreto ministeriale previsto dalla norma primaria".

Mims: Giovannini definisce Atto di indirizzo attività 2023

(FERPRESS) – Roma, 27 MAG – Con l'Atto di Indirizzo il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha indicato agli uffici del Mims le priorità da considerare per la programmazione degli obiettivi del 2023.

In continuità con l'anno in corso, l'Atto di Indirizzo intensifica le azioni e gli interventi in relazione alle milestone e ai target da conseguire il prossimo anno per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Complementare, tenendo conto dei tempi stringenti per la realizzazione dei progetti e delle riforme, e anche in relazione a tutte le altre attività del Ministero finalizzate alla sostenibilità. Entro la fine di settembre i dirigenti di vertice del Dicastero definiranno la programmazione dettagliata degli interventi e proporranno al Ministro le misure da adottare per raggiungere gli obiettivi.

Nell'Atto di Indirizzo il Ministro Giovannini individua quattro priorità politiche, con le relative aree di intervento, ai fini della programmazione strategica per il 2023: il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture e della mobilità delle persone, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici, l'aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei

trasporti, il miglioramento dell'efficienza dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture. La programmazione dovrà quindi specificare nel dettaglio le misure da mettere in campo per ciascuna area di intervento.

[Clicca qui per leggere l'Atto di Indirizzo](#)

Delega Contratti pubblici: Bellanova, rispettati i tempi e migliorato il testo

(FERPRESS) – Roma, 25 MAG – Innanzitutto il metodo. “E’ stato un confronto parlamentare proficuo, senza lacerazioni, nel rispetto dei tempi indicati dalla road map del Pnrr che lega fortemente investimenti e riforme, e con la forte disponibilità delle forze politiche, in entrambi i rami del Parlamento, a un confronto di merito capace di migliorare e arricchire l’impianto del Governo, confermandolo nelle linee strategiche.

Mi auguro che lo stesso metodo, frutto di un intenso e serrato lavoro che ha coinvolto gli uffici preposti del nostro Ministero e le Relatrici del testo in commissione, possa caratterizzare il confronto parlamentare anche con le altre riforme ugualmente determinanti”.

Così la Viceministra delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova delegata dal Governo a seguire il provvedimento, dopo l’approvazione oggi alla Camera della Legge delega sui contratti pubblici. Testo che adesso ritorna in Senato per il definitivo via libera e dunque l’avvio del lavoro sui Decreti attuativi.

Quindi il merito. “Arricchito dal confronto in Senato e alla Camera”, dice ancora Bellanova, “l’impianto di riforma licenziato dal Governo viene confermato e arricchito di nuovi importanti elementi, all’insegna della semplificazione, della sostenibilità e dell’inclusione, della tutela e salvaguardia delle PMI, della tutela dei lavoratori e dei livelli occupazionali.

Mi riferisco alla previsione cogente di clausole sociali tese a indicare, come requisiti necessari dell’offerta, criteri orientati a garantire la stabilità occupazionale del personale impiegato, promuovere meccanismi e strumenti per garantire le pari opportunità generazionali e di genere e l’inclusione lavorativa delle persone con disabilità o in situazioni di svantaggio. Ma penso anche al divieto di prestazione gratuita delle attività professionali, salvo che in casi eccezionali e previa adeguata motivazione, alle premialità per agevolare le aggregazioni di microimprese così da favorirne la partecipazione e l’apertura alla concorrenza e al confronto competitivo, all’obbligo per le stazioni appaltanti di procedere alla suddivisione degli appalti in lotti oppure di motivare adeguatamente l’eventuale decisione contraria, sempre per favorire un maggiore accesso agli appalti pubblici per le pmi”. Semplificazione e sostenibilità “sono le condizioni ineludibili che il Pnrr convoca per il rilancio del Paese ed è evidente la necessità di metterne in sicurezza l’attuazione”, dice ancora Bellanova. “Anche per questo il regime obbligatorio di revisione dei prezzi dovrà tener conto anche dell’eventuale variazione del costo derivante dal rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro. Una previsione fondamentale, soprattutto per quei settori dove il costo del lavoro rappresenta una delle voci principali.

E se ad essere semplificati adesso saranno non solo gli investimenti in tecnologie

verdi e digitali e quelli in innovazione e ricerca, ma anche quelli relativi all'innovazione sociale, in tema di sostenibilità sociale ed economica e di concorrenza leale considero rilevante, nel caso di forniture provenienti da Paesi extra UE, la previsione di misure volte a garantire il rispetto dei criteri ambientali minimi oltre che i diritti dei lavoratori, per impedire fenomeni di dumping verso gli operatori europei".

Pnrr: firmato protocollo unico tra Commissari straordinari e Sindacati per realizzare opere ferroviarie

(FERPRESS) – Roma, 27 MAG – Firmato oggi il Protocollo d'intesa unico fra i Commissari Straordinari di Governo e le organizzazioni sindacali Feneal UIL, Filca CISL e Fillea CGIL per realizzare tutte le opere ferroviarie del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e garantire attraverso un confronto continuo lo svolgimento dei lavori nel rispetto della legalità, della sicurezza e dei tempi, favorendo la ripresa economica e l'occupazione.

L'intesa, che riguarda le 31 opere affidate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili a otto Commissari Straordinari, consentirà un monitoraggio continuo dei cantieri per verificare il rispetto e la regolare applicazione di tutte le norme e le procedure riguardanti la sicurezza dei lavoratori, i turni di lavoro, la formazione e la prevenzione di infiltrazioni nei contratti di appalto.

Per la prima volta il Protocollo coinvolge tutti i Commissari Governativi e i rappresentanti dei lavoratori edili, con l'obiettivo di creare un sistema di relazioni con soggetti sociali e istituzionali affinché le opere si realizzino con celerità e massima trasparenza. L'intesa prevede che ciascun Commissario convochi le sigle sindacali firmatarie del Protocollo prima della cantierizzazione o dell'avvio degli interventi per esporre il cronoprogramma dei lavori, il piano degli affidamenti, le previsioni occupazionali. Inoltre, sono previsti incontri periodici per confrontarsi su orari di lavoro, turni, logistica, formazione e sicurezza. Per favorire la massima trasparenza sarà garantito alle sigle sindacali l'accesso diretto alla piattaforma e la ricezione del "settimanale di cantiere".

I Commissari Straordinari controlleranno, attraverso la stazione appaltante, l'applicazione di tutte le norme in materia della sicurezza del lavoro, la presentazione del Piano sulla Sicurezza e il coinvolgimento delle strutture di sanità pubblica per il piano dei presidi medici fissi e di pronto intervento. Tutti i lavoratori operanti nel cantiere dovranno aver svolto la formazione di ingresso relativa alla sicurezza sul lavoro attestata dagli Enti Bilaterali. Infine, in tema di qualità del lavoro, il Protocollo ribadisce l'applicazione dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (anche per i subappalti o subcontratti), compreso il pagamento delle spettanze e delle contribuzioni a tutti i lavoratori in caso di inadempienza da parte degli appaltatori.

La sottoscrizione del Protocollo conferma l'impegno dei firmatari nel garantire l'interesse pubblico alla legalità ed alla trasparenza attraverso un metodo condiviso basato sull'informazione e sul confronto.

ANAV: Biscotti, Presidente designato, presenta linee programmatiche e squadra per 2022-2026

(FERPRESS) – Roma, 27 MAG – Promuovere la modalità di trasporto in autobus, la sua centralità nel processo di transizione ecologica e nella rivoluzione digitale in atto, raggiungere l'obiettivo del 10% di shift di quote modali dalla mobilità privata al trasporto pubblico e alla mobilità collettiva e intermodale, come da obiettivi del PNRR, affrontare la crisi energetica in atto con politiche di sostegno sia all'esercizio che agli investimenti e il grave problema della carenza dei conducenti.

Sono le priorità contenute nelle Linee Programmatiche per il quadriennio 2022/2026 del Presidente designato di Anav, Nicola Biscotti, approvate ieri dal Consiglio Generale.

“L'autobus – ha ricordato Biscotti – è il mezzo di trasporto collettivo per eccellenza: flessibile e sicuro, comodo ed economico, inclusivo ed ecologico. I meravigliosi gesti di solidarietà di molte nostre aziende associate verso la martoriata popolazione ucraina hanno poi dimostrato come l'autobus sia anche un mezzo di pace, strumento di salvezza dalla guerra e di ricongiungimento degli affetti”.

L'autobus assume un ruolo centrale nell'importante processo di decarbonizzazione dei trasporti e per il raggiungimento del più generale ambizioso obiettivo dell'Unione Europea di neutralità climatica al 2050. “Noi lo sappiamo” – ha detto Biscotti – ma è fondamentale far comprendere ai decisori politici e comunicare meglio ai media e all'opinione pubblica che la mobilità in autobus è uno strumento per decarbonizzare più che da decarbonizzare”.

Riguardo alla necessità che la sostenibilità ambientale si coniughi con quella economica e sociale, Anav, condividendo in pieno la posizione di Confindustria, è pronta a cogliere la sfida della rivoluzione ecologica e digitale tracciata dal PNRR.

“Dopo la durissima campagna di disinformazione portata avanti durante il periodo pandemico, il nostro obiettivo primario come Associazione – ha detto Biscotti – sarà quello di ripristinare l'immagine dell'autobus come modalità virtuosa a tutto tondo e scardinare la visione distorta secondo cui l'autobus sarebbe stato tra i luoghi per eccellenza del contagio”.

Nel ringraziare il Presidente uscente Giuseppe Vinella per l'instancabile lavoro di questi complicatissimi ulteriori anni, il Consiglio Generale ha anche approvato la squadra dei Vice Presidenti composta da Gianni Bechelli, Antonio Graffagnini, Serena Lancione, Massimo Locatelli, Paolo Pia, Gennaro Scura, Giovanni Troiani e Pierluigi Zoncada.

Agens, Anav, Asstra: gare per forniture bus a rischio. Proroga di un anno e inclusione nel Pnrr di mezzi tradizionali/ibridi

(FERPRESS) – Roma, 26 MAG – Agens, Anav e Asstra, le associazioni del trasporto pubblico locale, lanciano l'allarme sul possibile flop delle gare di fornitura di autobus a metano, elettrico o a idrogeno.

Il problema sono i tempi: “Oggi – spiegano le associazioni – le imprese di Tpl, che nella maggior parte dei casi sono i soggetti preposti alla determinazione delle gare, stanno ancora riscontrando problemi gravi e diffusi, riconducibili alla filiera produttiva dei bus, nel portare avanti le procedure per sottoscrivere i contratti di

fornitura entro il termine del 30 settembre 2022 stabilito a pena di decadenza dall'assegnazione delle risorse".

Le associazioni fanno notare che, negli ultimi mesi, si è registrato un aumento della domanda di autobus ad alimentazione alternativa, sia a livello nazionale che europeo, ma è in atto un forte rallentamento produttivo dovuto alla crisi energetica, conflitto in Ucraina, aumento dei costi e scarsa reperibilità di materie prime. Questa situazione sta impattando in maniera significativa sulla disponibilità e sui tempi di consegna dei mezzi e delle infrastrutture di alimentazione, con il rischio di compromettere seriamente le gare di fornitura.

"Bisogna – continuano le associazioni – che il Governo intervenga sul cronoprogramma per l'utilizzo dei 600 mln previsti dal PNRR e destinati all'acquisto di autobus extraurbani e suburbani ad alimentazione alternativa. Anche tenendo fermo il termine del 2026 per gli investimenti, bisogna rinviare al dicembre 2023 la sottoscrizione dei contratti di fornitura. Questo farebbe slittare di conseguenza di un anno anche il termine per realizzare il 50% del programma e i finanziamenti non andrebbero persi".

Infine, concludono "Considerata poi la difficoltà di aumentare le alimentazioni alternative, si auspica che rientrino tra le iniziative finanziabili anche autobus tradizionali/ibridi di ultima generazione che andrebbero a sostituire comunque una flotta ormai vetusta: oltre il 30% dei mezzi in circolazione, infatti, è altamente inquinante (ante Euro IV). Tutto questo alla luce dell'importante obiettivo del Pnrr: il trasferimento del 10% della motorizzazione privata a quella pubblica".

Sicurezza stradale: l'84% degli italiani ammette di distogliere lo sguardo quando guida

<https://www.lestradedellinformazione.it/>- La distrazione come principale causa degli incidenti stradali. Secondo un'indagine annuale del 12° Barometro della Guida Responsabile, realizzata da Ipsos su un campione 12.400 persone in 11 paesi europei e pubblicata dalla Fondazione VINCI Autoroutes, in Europa il 65% degli intervistati la identifica tra le cause principali di incidenti mortali sulle strade in generale e il 48% sulle autostrade, mentre il 16% ha già avuto, o rischiato di avere, un incidente a causa dell'utilizzo del telefono al volante.

L'obiettivo della ricerca è quello di avere una panoramica dei comportamenti e rappresentazioni degli europei al volante, permettendo di seguirne l'evoluzione di quelli a rischio e delle buone pratiche per contribuire a orientare meglio i messaggi di prevenzione in Italia e negli altri paesi europei.

In Italia è emerso che l'84% ammette di distogliere lo sguardo dalla strada per più di 2 secondi cioè l'equivalente, a 130 km/h, di almeno 72 metri percorsi "alla cieca"; il 50% riconosce di avere momenti di distrazione o episodi di vagabondaggio della mente ("mind wandering") durante la guida; il 70% dichiara di telefonare durante la guida (di cui il 42% regolarmente), +5% rispetto al 2018.

A livello europeo, la sonnolenza è in quarta posizione tra le cause degli incidenti mortali in autostrada, dietro velocità, disattenzione e guida sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti. Tuttavia, molti conducenti europei affermano che la

sonnolenza è stata la causa di un incidente o inconveniente in cui sono rimasti coinvolti: il 15% dei conducenti italiani ha già avuto, o rischiato di avere, un incidente a causa di un assopimento; il 28% ha già avuto l'impressione di essersi assopito per qualche secondo al volante; il 21% ha già sconfinato sulla corsia di emergenza o sulla banchina della strada a causa di un momento di disattenzione o di assopimento. In Italia, il 45% degli automobilisti pensa di guidare altrettanto bene o addirittura meglio quando è stanco, il 22% considera che si può guidare stanchi e il 37% continua a guidare anche se si sente molto stanco, perché è obbligato a farlo. Per i lunghi viaggi, alcune pratiche, che possono provocare sonnolenza al volante sono ancora molto diffuse: il 78% dei conducenti italiani va a dormire più tardi o si alza più presto del solito prima di un lungo viaggio; il 77% finisce i preparativi in tarda serata alla vigilia della partenza; il 68% parte di notte. Leggermente in calo nel 2021, l'autovalutazione compiacente dei conducenti è tornata al livello molto alto degli anni precedenti, così come l'inciviltà.

Bernadette Moreau, delegata generale della Fondazione VINCI Autoroutes per una guida responsabile sottolinea che "sempre più attratti dalle sollecitazioni esterne e falsamente rassicurati dalle apparecchiature connesse, i conducenti dimenticano una regola fondamentale: durante la guida bisogna guardare la strada ed essere pienamente attenti all'ambiente stradale per poter reagire in qualsiasi momento di fronte a un evento imprevedibile. Questa esigenza è assolutamente incompatibile con una perdita di attenzione con le conversazioni telefoniche, gli stati di affaticamento e tutte le distrazioni che distolgono lo sguardo dalla strada e provocano una perdita di attenzione".

Gli automobilisti italiani sono convinti di essere esemplari al volante: il 95% cita almeno un aggettivo positivo per descrivere il proprio atteggiamento sulla strada: la stragrande maggioranza si considera vigile (77%) e calma (51%), e molti addirittura si considerano cortesi (16%). Solo alcuni ammettono di essere stressati (13%). Ma non si considerano quasi mai aggressivi (2%), pericolosi (1%) o irresponsabili. L'82% degli automobilisti italiani reputa i cosiddetti "altri" come pericolosi citando almeno un aggettivo negativo per descrivere il comportamento del prossimo, che sono considerati irresponsabili (46%), pericolosi (35%), aggressivi (22%) e stressati (34%). Questa severa valutazione è accompagnata da una forte sensazione di insicurezza durante la guida, perché l'86% ha già avuto paura del comportamento aggressivo degli altri conducenti.

Per favorire una maggiore cultura e informazione della sicurezza negli ultimi anni, anche Anas con il Mims e la Polizia di Stato, si è fatta promotrice di campagne di informazione e di educazione alla guida e al rispetto delle regole del Codice della Strada, come "Quando guidi #GUIDAeBASTA", rivolta prevalentemente ai più giovani. Un target che si è cercato in questi anni di raggiungere attraverso manifestazioni dedicate, contest musicali, campagne di informazione radiofoniche e televisive anche grazie al supporto di testimonial del mondo dello sport, della musica e dello spettacolo in grado di raggiungere e coinvolgere un pubblico, soprattutto giovane, più vasto. Perché non basta migliorare le strade, bisogna anche viaggiare in sicurezza.

Ferraris: nel 2022 investimenti oltre 12 mld, nel 2023 si passa a 18-19 per tenere il passo

<https://www.lestradedellinformazione.it/> Un Piano industriale di 10 anni che prevede un ritmo di investimenti di 19 miliardi l'anno per un totale di 190. Lo ha ricordato l'Amministratore delegato, Luigi Ferraris, intervenendo al Forum del Sole 24 Ore e rilasciando una lunga intervista al quotidiano. "Nel 2021 abbiamo messo a terra uno sforzo di oltre 12 miliardi e chiuderemo il 2022 più o meno allo stesso livello. L'anno prossimo dovremo cominciare con il primo salto per mantenere la velocità di crociera di 18/19 miliardi" ha ricordato l'ad. "I 190 miliardi di investimenti includono infrastrutture, tecnologia, treni e altro, ma la componente che richiederà lo sforzo maggiore è quella delle infrastrutture" sottolinea. "Considerando poi i piani di Anas e Rfi, con un orizzonte temporale proiettato oltre il 2031, gli investimenti superano ampiamente i 200 miliardi. Restiamo sul tema della messa a terra dei progetti". E riguardo ulteriori interventi, dal punto di vista normativo, per attuare quanto Fs ha pianificato, Ferraris prosegue dicendo che "i provvedimenti di legge che sono stati emanati sono sicuramente un buon viatico, ma io credo che sia necessario cominciare ad avviare una qualche riflessione su come remunerare i progetti in modo da immaginare un meccanismo di copertura sul progetto a vita intera, che consenta a chi deve pianificare gli investimenti di avere visibilità e certezza sull'intero percorso".

"Il criterio che guida il mondo delle infrastrutture - spiega- è la suddivisione in lotti, ma, se guardiamo alla declinazione concreta, questo tipo di meccanismo ha finito per produrre molto spesso ritardi e inefficienze. E, invece, un meccanismo come quello che ho appena descritto, darebbe certezza a chi lancia la gara, a chi vi partecipa e a chi intende investire sull'indotto. Interazioni informali sono già in corso. Il discorso però ancora è prematuro, ma bisogna cominciare a ragionare sulla situazione".

Per Fs però la priorità sono "gli obiettivi del Pnrr" ma "subito anche treni e strade più connessi col Wi-Fi". Dobbiamo correre - ha detto l'ad del Gruppo -, più merci e passeggeri sui convogli, investimenti su fibra e digitale". In questo modo, Ferraris traccia le prossime sfide a cominciare dall'attuazione dei 24 miliardi di progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, considerati "la priorità del momento", e dall'ulteriore spinta sulla digitalizzazione e sulla connettività per assicurare copertura wi-fi sui treni, nelle stazioni e nelle strade che corrono vicino ai binari. "Tra i giovani c'è entusiasmo e voglia di esserci" - spiega il top manager. "E penso che mai come oggi per un giovane entrare nel nostro gruppo sia sfidante".

La nuova strategia decennale avrà un impatto di circa il 2% sul Pil (con un indotto occupazionale di oltre 200mila persone), prevede una profonda ridefinizione della governance e poggia su una nuova struttura organizzativa, con la creazione di quattro poli di business (Passeggeri, Infrastrutture, Logistica e Urbano). Un riassetto, spiega il ceo del gruppo che, rispetto ai business più tradizionali delle Ferrovie, tiene conto di due nuove tendenze: "La prima, come conseguenza della pandemia, è che il comportamento del passeggero sta cambiando: con la quota di lavoro a distanza che va aumentando, diminuisce la componente business nei trasporti. Per recuperare questo segmento di clientela, in treno si dovranno realizzare condizioni

per lo smart office e le videoconferenze. La seconda tendenza è l'aumento, in modo importante, del traffico turistico che sta prendendo piede, come abbiamo scoperto anche dal successo dei treni storici, e che sarà oggetto di un'unità di business dedicata nel polo "Passeggeri".

REGIONE LAZIO

TPL Lazio, Zingaretti illustra i traguardi del settore trasporti nel Lazio

(FERPRESS) – Roma, 26 MAG – Questa mattina, nella sede della Regione Lazio a Roma, il Presidente Nicola Zingaretti ha presentato: "Trasporti. Il Lazio, ad esempio", un evento organizzato per illustrare la trasformazione che in questi anni di governo la Giunta regionale ha compiuto anche nel settore dei trasporti. All'iniziativa hanno partecipato Mauro Alessandri, Assessore Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità della Regione Lazio, Antonio Mallamo, Amministratore unico Astral, Roberta Lombardi, Assessora Transizione Ecologica e Trasformazione Digitale della Regione Lazio, Arrigo Giana, Consigliere di Amministrazione Atac-Amministratore delegato ATM, Amalia Colaceci, Presidente Cotral ed Eugenio Patanè, Assessore ai Trasporti di Roma Capitale.

"Far funzionare il servizio pubblico è un dovere perché si tratta di un diritto dei cittadini e noi abbiamo spostato immense risorse dalla cattiva spesa pubblica per una buona spesa. Nel Lazio ora siamo in una nuova stagione con bilanci in ordine, dove non si produce più disavanzo e abbiamo potenti risorse da poter reinvestire. L'obiettivo deve essere quello di una mobilità pubblica competitiva, equità e qualità dei servizi che devono essere per tutti che significa competitività, qualità e servizi per tutti"

Novem anni fa il debito della Regione verso le aziende di trasporto regionali (Cotral e Trenitalia), il Tpl dei Comuni e di Roma Capitale era di un miliardo di euro, adesso è la cifra che viene investita nelle risorse per i trasporti. La Regione doveva a Cotral 250 milioni di euro, 500 milioni di euro a Trenitalia, 70 ai Comuni per i servizi di Tpl, mentre erano pari a zero i trasferimenti verso Roma Capitale. Con il Piano Regionale dei Trasporti della Mobilità e della Logistica la Regione si dà uno strumento di pianificazione generale con l'obiettivo di stabilire gli interventi necessari per un sistema di trasporti integrato e sostenibile nei prossimi anni che comprenda logistica, TPL, merci, strade, ferrovie, porti e aeroporti. La stesura del documento è stata supportata dall'Università La Sapienza e ha visto la partecipazione di oltre 40mila cittadini, imprese ed Enti di governo del territorio per fornire informazioni sul piano, raccogliere opinioni e suggerimenti, decidere in modo condiviso.

Con questa riforma del Tpl il Lazio passa da 181 contratti di servizio con le amministrazioni comunali a 11 Unità di rete di trasporto tra Comuni che consentiranno di ripartire le risorse regionali in base a criteri di equità ed efficienza, basati su uno studio sulle reali esigenze di mobilità dei singoli territori. Il nuovo modello – promesso dalla Regione – permetterà di elevare e uniformare gli standard qualitativi e quantitativi del servizio. I Comuni inoltre risparmieranno 6 milioni di euro di iva sui contratti di servizio. Astral poi avrà il compito di gestire i bandi e i contratti per l'affidamento dei servizi delle Unità di rete e costituirà insieme a Cotral un

consorzio per la gestione delle infrastrutture per le stazioni di rifornimento ad alimentazione alternativa dei bus degli operatori di bacino. L'azienda regionale si occuperà anche di edilizia scolastica e Piani di zona, della gestione delle infrastrutture della Roma Lido e della Roma – Civita Castellana – Viterbo, oltre a fornire i servizi di pianificazione e di infomobilità per l'intera Regione come Agenzia della mobilità. Con 681 nuove assunzioni e 51 milioni di euro di utili di bilancio restituiti al Socio Regione Lazio, Cotral è oggi uno dei principali player del trasporto pubblico nazionale. Dal 2015 ad oggi 1000 nuovi autobus sono stati messi in servizio sulle strade del Lazio consentendo un risparmio di oltre novemila tonnellate di CO2. Sono stati realizzati 98 grandi interventi su depositi, sale d'attesa e capolinea aziendali per oltre 32 milioni di euro. Altri 21 interventi sono in procinto di partire con un investimento di 16 milioni di euro. Dal 1 luglio il perimetro industriale dell'azienda si amplierà con l'acquisizione delle ferrovie Roma – Lido e Roma – Civita Castellana – Viterbo. Nel Lazio – come ricordato da Zingaretti – sono in arrivo 4.6 miliardi tra PNRR-PNC e altre risorse nazionali e comunitarie. Nello specifico si tratta di 250 milioni gestiti direttamente dalla Regione Lazio e di 16 miliardi pianificati da Ferrovie sul Lazio fino al 2031. E poi gli obiettivi strategici. 90 minuti al massimo per raggiungere le aree interne e tutti i territori della Regione in maniera sostenibile. In bici su ciclovie dal Colosseo a Minturno o a Pescia Romana. Continuano investimenti e lavori sulle principali infrastrutture di tutto il territorio: Roma-Latina, Cisterna-Valmontone, Collegamento Canepina-Vallerano-Vignanello con la Orte-Civitavecchia, Trasversale Lazio Sud Tirreno-Adriatica (tratta Formia-Cassino) e il Collegamento Fondi-Ceprano (progettazione e primo stralcio) e per il trasporto su ferro gli obiettivi sono concreti e da realizzare nei tempi dettati dai progetti: la Roma-Pescara, il Nodo d'interscambio del Pigneto e chiusura dell'anello ferroviario di Roma, il potenziamento della Ferrovia Regionale Roma – Bracciano – Viterbo, il ripristino della ferrovia Civitavecchia – Capranica – Fabrica di Roma – Orte, l'adeguamento a servizio metropolitano della FL5 (Roma-Civitavecchia) e della FL8 (Roma- Nettuno). Il target è quello di avere un treno ogni 4-6 minuti. E infine sono previsti anche il potenziamento delle 5 fermate AV nel Lazio, Metromare e Roma-Civita Castellana-Viterbo

ROMA CAPITALE

Lazio: assessori capitolino e regionale auditi in Commissione su stato lavori metro, tranvie e Roma-Lido

(FERPRESS) – Roma, 24 MAG – Lunga e articolata audizione ieri in VI Commissione – Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti sulla situazione infrastrutturale delle metropolitane, tranvie e ferrovie ex concesse di Roma Capitale (in particolare riguardo la tratta ferroviaria Roma-Lido) alla quale sono intervenuti l'assessore regionale ai Lavori pubblici, Tutela del territorio e Mobilità e l'assessore alla Mobilità del Comune di Roma Capitale che ha sollecitato l'incontro richiesto dall'opposizione.

Quanto alla Roma-Lido, secondo l'assessore regionale gli investimenti che sono stati messi in campo dall'amministrazione regionale cambieranno sensibilmente la qualità delle infrastrutture e il servizio nel complesso. La Regione Lazio sta infatti

completando un lungo periodo di affiancamento attraverso Astral e CoTral nella gestione dell'esercizio sulle cosiddette ex concesse per subentrare ad Atac rispettivamente nella funzione di Gestore della infrastruttura (e delle rotabili) e di Gestore del servizio ferroviario che porterà i suoi frutti nel secondo semestre dell'anno per concludersi nel primo semestre del 2023.

Più complessa la situazione delle metropolitane e tranvie della Capitale per la quale l'assessore del Campidoglio ha tracciato un quadro della situazione a chiaroscuri. Fondamentale sarà far uscire Roma Metropolitane dallo stato di liquidazione per affidarle le nuove commesse previste sia dal Pnrr che dalla programmazione "ordinaria". La società che svolge per conto di Roma Capitale tutte le funzioni connesse alla realizzazione, ampliamento, prolungamento e ammodernamento delle linee metropolitane della Città di Roma, dei "corridoi della mobilità" e dei sistemi innovativi di trasporto dovrà occuparsi di opere per 15 miliardi di euro di valore. Per far questo occorrerà trovare a breve nuovo personale, ingegneri e amministrativi, e formare le circa 120 unità già presenti e largamente insufficienti. La sfida è infatti quella di spendere i finanziamenti previsti.

Se per la linea B della metro i lavori termineranno i primi di giugno, l'assessore ha annunciato che la linea A si dovrà fermare alle ore 21 dal 1 luglio per 18 mesi per rifare tutto l'armamento. Lo stato dei treni e delle linee metropolitane è serio, anche perché la nuova agenzia Ansfisa – che ha sostituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf) – e si occupa della manutenzione del sistema ferroviario (e delle infrastrutture stradali e autostradali) non concede deroghe. Si rende quindi necessaria una modifica normativa per non fermare le linee B e C che consenta – così come avvenuto per la A che ha ottenuto una deroga di 12 mesi grazie a relazioni trimestrali, consentendo di portare avanti il servizio – un dilazionamento sotto responsabilità dell'ente esercente con perizia asseverata e un cronoprogramma preciso. Il motivo è che nessuno dei treni delle tre linee aveva revisioni ordinarie né intermedie.

Le gare fatte dalla precedente Giunta hanno permesso di aggiudicare 30 nuovi treni (12 per la Metro B e 2 per la A, oltre ad altri 16) che dovevano potenziare le linee metropolitane in previsione del Giubileo, ma il Tar del Lazio ha sospeso l'aggiudicazione della gara accogliendo il ricorso della Hitachi Rail STS S.p.A. che aveva contestato il punteggio attribuito all'offerta del proprio competitor, la società CAF. Si tratta di mezzi destinati alle linee A e B-B1 che appunto hanno bisogno di nuovi convogli per garantire un servizio adeguato agli utenti del trasporto metropolitano. A settembre è previsto il pronunciamento. Tuttavia, sempre l'assessore capitolino ha detto che manca almeno un altro miliardo e 200 milioni di euro per la manutenzione, per cui la linea a guida autonoma per le Metro A e B resta nel libro dei sogni.

Drammatica è stata definita la situazione dei tram. Anche qui ci sarà un fermo, stavolta per sei mesi da luglio e che riguarderà la linea 8 per rifare la sede tranviaria. Carrelli e ruote dei mezzi si rompono proprio perché l'asfalto non è conforme. Sono stati ottenuti 37 ulteriori milioni (65 in totale) per rifare tutte le sei linee tranviarie e per acquistare nuovi convogli che però sono più pesanti rispetto ai vecchi non più offerti dal mercato e più lunghi. Per questo occorre adeguare anche i depositi. Verranno acquistati 130 nuovi tram (50 in sostituzione dei vecchi) e realizzate quattro nuove linee: la Termini-Vaticano, Verano-Stazione Tiburtina, la Togliatti e Termini-Giardinetti-

Tor Vergata. Altre sette linee tranviarie sono in programma ma le aziende municipali non sono preparate per gestire 17 linee. Occorrerà quindi dotare le aziende romane di una divisione tranviaria.

Infine le richieste del Comitato per l'Expo 2030 che vorrebbe una metro fino alle Vele ma ad oggi la domanda non c'è (la Metro C è una linea definita "scarica" con solo 40mila passeggeri al giorno contro i 240mila della A). Bisogna quindi ragionare su quel quadrante anche a livello urbanistico.

Dopo l'invio di dati e cronoprogrammi dei due assessori ai commissari regionali è stato quindi proposto, oltre a nuove audizioni per accompagnare il percorso, anche un dibattito in Aula sulle questioni strategiche ma anche di trovare una soluzione al costo altissimo delle patenti da tranviere e conducente di bus. 120 autisti stanno infatti per andare in pensione e occorrerà far fronte anche a questo problema. Si apre dunque una stagione di assunzioni nel settore della mobilità a vari livelli. Per i consiglieri regionali, le aziende pubbliche dovranno trovare il modo di essere attrattive, soprattutto per quanto riguarda gli ingegneri.

ROMA CAPITALE

TPL: Patanè fa il punto su metro e Roma-Lido in Regione

(FERPRESS) – Roma, 23 MAG – Nel pomeriggio, convocato dal Presidente Enrico Forte, che ringrazio, sono stato audito in Commissione Mobilità al Consiglio regionale del Lazio insieme all'Assessore regionale Mauro Alessandri.

Lo scrive sulla propria pagina Facebook l'assessore del Comune di Roma Eugenio Patanè.

"È stata l'occasione – scrive Patanè – per illustrare ai commissari la situazione ereditata dal punto di vista delle infrastrutture e dei convogli delle metropolitane, delle linee tranviarie e delle concesse, tra cui la Roma-Lido. Ho ricordato che nessuno dei treni quando ci siamo insediati aveva avuto revisioni e per questo abbiamo dovuto chiedere al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che ringrazio ancora una volta per aver acconsentito, una deroga sulle revisioni dei treni della Metro A che sarebbero andati fuori linea. I 425 milioni stanziati dal governo non sono stati utilizzati per quattro anni, ora li stiamo spendendo: acquistiamo nuovi treni con 136 milioni; 180 milioni li destiniamo al rifacimento dell'armamento e il resto al rifacimento di banchine, sistemi antincendio e segnaletica.

Per quanto riguarda la linea C, per andare in deroga sulla revisione dei treni ed evitarne il blocco, abbiamo concordato un testo con il Mims, che ricalca l'esperienza fatta sulla linea A: dovrebbe uscire un decreto che consente di applicare lo stesso meccanismo che abbiamo utilizzato per la Metro A. Sotto la responsabilità dell'esercente si ha una dilazione dei tempi di revisioni, prevedendo un cronoprogramma serrato delle revisioni intermedie e generali.

Sulla ferrovia Roma-Lido, rispetto all'ipotesi di spostare due treni dalla Metro A e dalla Metro B per rafforzare il servizio, come ho già spiegato più volte, non è possibile per diverse ragioni: primo per le condizioni in cui siamo sulle due linee metropolitane, secondo perché quei treni andrebbero adattati: l'altezza delle banchine della metro A e della metro B non è quella della Roma-Lido. Per rialzarli bisogna spendere

dei soldi e ci vuole un tempo di lavoro e un tempo di rodaggio: parliamo di un periodo, solo per il collaudo, non inferiore ai quattro mesi. Dobbiamo consegnare la linea alla Regione Lazio a luglio ed è evidente che neanche se fossimo partiti a gennaio avrei fatto mai una cosa del genere. Non possiamo spendere soldi due volte, per adattare i treni e poi risistemarli per la Metro A: un organismo di controllo contabile ce ne potrebbe chiedere immediatamente conto. Intanto prosegue il programma di reimmissione dei treni: a giugno entrerà in funzione il 5° treno CAF a cui si aggiungono i treni MA200 che Atac utilizza per le corse straordinarie.

Roma: ok manutenzione stradale in 7 Municipi e project financing parking Cornelia

(FERPRESS) – Roma, 23 MAG – La Giunta Capitolina ha approvato nell'ultima riunione (20 maggio) diverse delibere, tra le quali i progetti definitivi di manutenzione straordinaria in alcune strade di grande viabilità, per un importo totale di 7,5 milioni di euro, in 7 Municipi. Inoltre, la Giunta ha dichiarato il pubblico interesse e approvato la fattibilità tecnico-economica della proposta di project financing per Parking Cornelia, promossa dal costituendo raggruppamento temporaneo di imprese.

Per l'anno 2022, e per un importo totale di 7,5 milioni di euro, la Giunta Capitolina ha approvato i progetti definitivi dei lavori di manutenzione straordinaria in alcune strade di grande viabilità, di competenza del Dipartimento Simu e ricadenti in 7 diversi Municipi della Capitale. In particolare, gli interventi riguarderanno via del Tintoretto e via Pellegrino Matteucci nei Municipi VII e VIII; via di Bravetta, via del Trullo, via Anastasio II e via della Maglianella nei Municipi XI, XII e XIII; Lungotevere Maresciallo Diaz, via San Cleto Papa, piazza De Bosis, viale dei Monfortani e alcuni tratti di via della Storta, di via Pineta Sacchetti, di via di Tor di Quinto, di via Flaminia, di via Flaminia Vecchia e di via del Foro Italico nei Municipi XIV e XV. L'obiettivo è quello di riqualificare e mettere in sicurezza queste vie cittadine tramite fresatura, rifacimento in profondità della pavimentazione stradale e ripristino della segnaletica orizzontale e verticale. I cantieri partiranno nei prossimi mesi e i lavori verranno svolti, dove possibile, in orario notturno.

Dopo aver approvato lo scorso 15 febbraio una delibera che permetteva di risolvere, mediante un project financing, la situazione del Parking Cornelia di piazza dei Giureconsulti, la Giunta di Roma Capitale ha ora dichiarato il pubblico interesse e approvato la fattibilità tecnico-economica della proposta di project financing promossa dal costituendo raggruppamento temporaneo di imprese.

Il parcheggio Cornelia è un'opera inaugurata nel 2001 e chiusa nel 2006 a causa di problemi di varia natura, a cominciare dal sistema di automazione che ha mostrato da subito gravi lacune. Ora, con i suoi oltre 250 stalli, avrà una funzione strategica come nodo di scambio con la Metro A, per togliere le auto dalla strada in vista della costruzione della Termini-Vaticano-Aurelio e per rispondere alle necessità di parcheggi di quel quadrante della città.



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