

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 18 anno XI, dal 6 giugno al 13 giugno 2022

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Sommario

INTERNAZIONALE	4
Diffusione sistemi trasporto intelligenti: Consiglio europeo adotta sua posizione	4
European Mobility Expo 2022: Belliard, necessario liberare le strade dalle automobili.....	4
Da Commissione UE ok a regime italiano da 55 mln per incoraggiare trasporto intermodale merci	5
Da Commissione UE ok ad acquisizione di Yunex GmbH da parte di Atlantia S.p.A.	6
Navi ro/ro da passeggeri: Consiglio UE adotta posizione su rafforzamento requisiti stabilità.....	6
Volkswagen: team di ricerca studia riciclo sostenibile delle batterie	7
Trasporti internazionali merci: l'indagine della Banca d'Italia	8
Parlamento Ue: ok nuovo strumento per appalti internazionali per proteggere le imprese europee.....	9
Fit for 55: riforma ETS respinta. Baumgartner, sistema prematuro. Rischio impatto negativo su imprese	10
Commissione ue: ok a regime italiano da 70 mln a sostegno di grandi compagnie navigazione nel contesto della pandemia	10
ITALIA.....	11
ITA Airways Nata per essere Sostenibile. Ecco la nuova livrea "Born To Be Sustainable".....	11
Gruppo Renault e ANFIA insieme per offrire nuove opportunità a filiera fornitori italiani	13
ANFIA: al via progetto SURE 5.0 per sostenibilità negli ecosistemi di mobilità, trasporti e automotive	14
Enel X lancia il CO ₂ City Index per supportare sviluppo urbano a zero emissioni..	16
Freight Leaders Council presenta Quaderno n.30 "Economia circolare e logistica collaborativa"	16
Confrtrasporto: Uggè, motori solo elettrici in Europa? un favore alla Cina.....	18
Protocollo governo-regioni per hydrogen valleys: Tesei, soddisfatta che Umbria sia tra le regioni dell'idrogeno verde	18
Giornata mondiale dell'ambiente: anche Sistemi Urbani (Gruppo FS) all'evento SapienzAmbiente.....	19
Concluso il Dibattito Pubblico su Orte-Falconara. Presentata Relazione Conclusiva per lotto Genga-Serra S. Quirico	20
REGIONE LAZIO	21
Umbria: sospeso frecciarossa a Orte in attesa di passaggio da fase sperimentale a definitiva	21

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 6 giugno al 13 giugno 2022

Civitavecchia: il piano per la transizione ecologica elaborato dalla Regione. Consultazione pubblica online.....	21
Conferenza delle Regioni approva ulteriori emendamenti al Decreto Aiuti	22
ROMA CAPITALE	27
Vigna Clara, il 13 giugno riapre la stazione ferroviaria dopo 30 anni. Collegherà Roma Nord al resto della città	27
Stop al parcheggio selvaggio dei monopattini. Bird attiva gli stalli di sosta virtuali	27

INTERNAZIONALE

Diffusione sistemi trasporto intelligenti: Consiglio europeo adotta sua posizione

(FERPRESS) – Roma, 6 GIU – Al fine di accelerare la transizione dell'Unione europea verso un'economia digitale, il Consiglio, nella formazione "Trasporti", ha adottato la sua posizione (orientamento generale) sulla revisione della direttiva relativa alla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti, proposta dalla Commissione europea. La proposta di modifica della direttiva, presentata nel dicembre 2021, mira a tener conto degli sviluppi tecnologici verificatisi a partire dal 2010, come la mobilità connessa e automatizzata, le applicazioni di mobilità come servizio (Mobility as a Service, MaaS) e l'offerta di trasporto multimodale. Intende inoltre migliorare la disponibilità e l'interoperabilità dei dati digitali che alimentano tali servizi. Si tratta pertanto di un passo importante verso la realizzazione dello spazio comune europeo dei dati sulla mobilità.

Il testo dell'orientamento generale del Consiglio mantiene l'ambizione di progredire nella diffusione sistematica e armonizzata dei sistemi di trasporto intelligenti procedendo tuttavia in modo graduale, per tenere pienamente conto dei benefici e dei costi indotti.

Il testo conferma gli importanti passi avanti contenuti nella proposta della Commissione rispetto alla direttiva in vigore, rafforzando nel contempo in modo significativo il ruolo degli Stati membri nel decidere le condizioni di attuazione dei nuovi obblighi, specificamente nel determinare la copertura geografica e la tempistica relativa ai dati e ai servizi da fornire. Il testo del Consiglio opera in tal modo una distinzione tra, da un lato, la decisione politica sui tipi di dati indispensabili e i servizi critici da mettere a disposizione — che figurano nell'allegato della direttiva e possono essere modificati mediante atto delegato — e, dall'altro, le questioni relative all'attuazione, in particolare lo scaglionamento nel tempo e nello spazio, da stabilire nel quadro di un atto di esecuzione che accompagnerà tale decisione politica.

Il testo dell'orientamento generale chiarisce e precisa inoltre diverse disposizioni della proposta, tra cui il trattamento provvisorio delle situazioni di emergenza, la questione dei dati personali e i principi applicabili all'elaborazione delle specifiche.

European Mobility Expo 2022: Belliard, necessario liberare le strade dalle automobili

(FERPRESS) – Parigi, 7 GIU – David Belliard, assessore alla mobilità di Parigi è intervenuto alla conferenza "Mobilité durable: quels enjeux pour les territoires ?" di EuMO 2022, insieme ad Arianna Censi, sua omologa milanese.

"In questo salone parliamo di politiche di trasformazioni radicali. Tutte le città, Parigi come Milano, affrontano le stesse questioni e gli stessi profondi cambiamenti. Un punto generale che ci accomuna è che non abbiamo tempo, abbiamo tre anni per agire. Noi ad esempio non siamo pronti ad affrontare l'aumento di caldo nelle città, necessariamente ci saranno dei cambiamenti dello spazio urbano che andranno affrontati", ha dichiarato l'assessore.

“Ci sono ancora troppi spostamenti in auto, anche a Parigi bisogna liberare le strade dalle automobili per dedicarle ad altre funzioni. La nostra città già dispone di ricche alternative nei trasporti, esiste già una forte rete, dichiara Belliard, ma ci sono ambiti da migliorare. Ad esempio i trasporti di superficie vanno migliorati e ingranditi perché la metro non è accessibile ad alcune categorie, ad esempio alle persone che non possono muoversi autonomamente. Le bici poi sono una risorsa essenziale per la transizione verde: bisogna sviluppare delle infrastrutture per lo sviluppo dell'uso della bicicletta nella città e nell'area metropolitana attraverso l'intermodalità, creando parcheggi sicuri nelle stazioni RER e metro. Sappiamo che le persone non usano solo un mezzo di trasporto e permettere a chi viene in treno a Parigi di usare i piedi o la bici è fondamentale. Nell'ottica di diminuire l'uso della macchina per chi arriva da fuori Parigi bisogna continuare con il prolungamento delle metro e dei tram e le brutte autostrade periferiche vanno trasformare in boulevard urbani e incrementare il verde e quindi la qualità della vita delle periferie”, ha concluso Belliard.

[/dc]

Da Commissione UE ok a regime italiano da 55 mln per incoraggiare trasporto intermodale merci

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – Nel quadro delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, la Commissione europea ha approvato un regime italiano da 55 milioni di € per incoraggiare il passaggio del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Il regime fa parte del piano nazionale per gli investimenti complementari che integrerà con risorse nazionali il piano italiano per la ripresa e la resilienza.

Il regime mira a modernizzare le attrezzature intermodali (vale a dire gru a portale, impilatori e veicoli da manovra) negli interporti e nei terminali intermodali per incoraggiare il trasporto merci a passare dalla strada alla ferrovia, che costituisce un modo di trasporto più ecologico.

Nell'ambito del regime, il sostegno assumerà la forma di sovvenzioni dirette a tutti gli operatori di interporti e di terminali intermodali interessati che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti in Italia. Il piano resterà in vigore fino al 31 dicembre 2026. La Commissione ha valutato la misura alla luce delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, in particolare l'articolo 93 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e ha constatato che il regime è necessario e proporzionato per sostenere il trasporto intermodale e promuovere l'uso del trasporto ferroviario, che è meno inquinante del trasporto su strada e riduce la congestione stradale. La misura sarà pertanto vantaggiosa sia per l'ambiente sia per la mobilità. La Commissione ha inoltre ritenuto che l'aiuto avrà un “effetto di incentivazione” in quanto i beneficiari non realizzerebbero gli stessi investimenti in assenza del sostegno pubblico.

La Commissione ha pertanto concluso che la misura contribuirà al coordinamento dei trasporti e faciliterà il passaggio del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, in linea con gli obiettivi della strategia dell'UE per una mobilità sostenibile e intelligente e del Green Deal europeo, senza falsare indebitamente la concorrenza nel mercato unico. Su queste basi la Commissione ha approvato il regime in conformità delle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato.

La versione non riservata della decisione sarà consultabile con il numero SA.101273 nel registro degli aiuti di Stato sul sito web della DG Concorrenza della Commissione una volta risolte eventuali questioni di riservatezza.

Da Commissione UE ok ad acquisizione di Yunex GmbH da parte di Atlantia S.p.A.

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – La Commissione Europea ha approvato, ai sensi del Regolamento UE sulle concentrazioni, l'acquisizione del controllo esclusivo della Yunex GmbH ("Yunex") della Germania da parte dell'Italia di Atlantia S.p.A. ("Atlantia"). Yunex è un fornitore globale di soluzioni intelligenti per il traffico stradale urbano e interurbano.

Atlantia è una holding di investimento strategica, parte del gruppo Atlantia, che fornisce servizi di pedaggio e mobilità e gestisce in concessione le infrastrutture autostradali e aeroportuali in diversi paesi dell'Area Economica Europea tra cui Francia, Italia, Polonia e Spagna. La Commissione ha concluso che l'acquisizione proposta non avrebbe sollevato problemi di concorrenza, a causa del suo impatto limitato sul mercato. L'operazione è stata esaminata nell'ambito della procedura semplificata di revisione della concentrazione.

Navi ro/ro da passeggeri: Consiglio UE adotta posizione su rafforzamento requisiti stabilità

(FERPRESS) – Roma, 6 GIU – Al fine di migliorare la sicurezza marittima, il Consiglio nella formazione "Trasporti" ha adottato la sua posizione (orientamento generale) sulla proposta di introdurre requisiti di stabilità più rigorosi per le navi ro/ro da passeggeri.

La proposta, per quanto di natura altamente tecnica, è importante per aumentare il livello di sicurezza di tali navi e quindi proteggere meglio i cittadini. Le navi ro-ro da passeggeri operano su numerose rotte marittime all'interno degli Stati membri, tra Stati membri e con paesi terzi e hanno quindi grande importanza per la mobilità dei passeggeri e delle merci in Europa. Inoltre, la direttiva in corso di revisione è anche conseguenza diretta di uno dei più gravi incidenti marittimi verificatisi nelle acque europee, il naufragio della nave "Estonia".

La proposta di modifica garantisce, per quanto possibile, la coerenza con le norme internazionali in materia di stabilità in condizioni di avaria per le navi da passeggeri, recentemente aggiornate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nella convenzione SOLAS 2020. L'IMO introduce così un nuovo regime per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria e nuovi requisiti associati. Le nuove norme internazionali appaiono tuttavia insufficienti alla luce dei requisiti già in vigore nell'Unione per le nuove navi di piccole dimensioni, motivo per cui la proposta prevede il mantenimento di requisiti di sicurezza di livello equivalente a quello previsto dal diritto dell'Unione vigente. La proposta mira inoltre a rafforzare i requisiti per l'entrata in flotta nell'Unione delle navi di grandi dimensioni esistenti e non ancora certificate a livello dell'Unione. Il testo del Consiglio ha mantenuto l'orientamento generale della proposta della Commissione, fatta eccezione per una proroga del termine di recepimento che, conformemente alla posizione del Consiglio, passerebbe da 12 a 24 mesi.

Volkswagen: team di ricerca studia riciclo sostenibile delle batterie

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – I partner della comunità industriale e scientifica vogliono dimostrare insieme che i componenti più preziosi delle batterie di trazione possono essere recuperati e riutilizzati più volte di seguito attraverso il riciclaggio. Il consorzio di ricerca HVBatCycle ha l'obiettivo di mantenere i metalli catodici, l'elettrolita e la grafite in modo permanente in un ciclo del materiale chiuso (ciclo chiuso). Sotto la guida del gruppo Volkswagen, TANIOWIS GmbH, J. Schmalz GmbH e Viscom AG collaborano per tre anni con i ricercatori dell'Università RWTH di Aquisgrana, TU Braunschweig e il Fraunhofer Institute for Surface Engineering and Thin Films (IST) per ricercare e sviluppare i processi necessari. Il progetto è finanziato dal Ministero federale dell'economia e dell'azione per il clima.

Michael Kellner, Segretario di Stato parlamentare: "La produzione europea di batterie può avere successo solo se si concentra sulla sostenibilità in quante più aree possibili. Le batterie sostenibili sono fondamentali per una transizione energetica e dei trasporti guidata da elevati standard ambientali e sociali".

Sebastian Wolf, Chief Operating Officer Battery Cell di Volkswagen AG, ha spiegato: "Il riciclaggio delle batterie e degli scarti di produzione contribuisce in modo decisivo a garantire l'approvvigionamento di materie prime per i nostri stabilimenti pianificati. Attraverso il progetto HVBatCycle si sta preparando una visione olistica dei processi di riciclaggio e quindi dell'implementazione del circuito chiuso dei materiali delle batterie".

Per dover utilizzare meno materiali provenienti da fonti primarie come miniere o saline, le materie prime essenziali devono essere recuperate non solo una, ma più volte. A tal fine, le celle della batteria realizzate con materiale riciclato vengono nuovamente riciclate, dimostrando così anche che anche più cicli di riciclaggio non hanno alcuna influenza sulla qualità del materiale. Chiudere il cerchio richiede complessi processi interdisciplinari. Per un riciclaggio efficiente, ecologico ed economico, tutti i processi devono essere coordinati tra loro al fine di produrre materiali secondari selezionati e di alta qualità con i più elevati requisiti di sicurezza. Si tratta in particolare di scalabilità ed efficienza economica.

Il progetto del consorzio si concentra sul percorso di riciclo meccanico-idrometallurgico, caratterizzato da un basso fabbisogno energetico e dalla possibilità di una distribuzione decentralizzata relativamente semplice di alcuni processi di riciclo in Europa. Ciò favorisce un'economia circolare locale e assicura materie prime strategicamente importanti, il che riduce significativamente la dipendenza dell'Europa da altre regioni del mondo. Il progetto HVBatCycle mira a identificare processi efficienti e soluzioni innovative che assicurino la creazione di una catena del valore end-to-end con un'elevata efficienza economica, massimizzando allo stesso tempo il riciclaggio e l'efficienza energetica e riducendo al minimo l'impatto ambientale.

Approcci di sviluppo innovativi concreti risiedono in una scarica orientata alla domanda, ovvero ottimizzata dal punto di vista economico, e in uno smantellamento ampiamente automatizzato dei sistemi di batterie in declino fino al livello delle celle o degli elettrodi. Ciò include anche una separazione quasi senza

perdite di materiale attivo e fogli di supporto, nonché il recupero di componenti di grafite ed elettroliti altamente volatili.

Nella successiva lavorazione idrometallurgica della "massa nera", costituita da grafite e metalli di batteria, mediante acqua e solventi chimici, l'attenzione è rivolta all'estrazione precoce e selettiva del litio in forma solubile nonché alla lisciviazione, precipitazione e raffinazione del contenuto metalli come concentrato di idrossido misto. Qui, in connessione con la rinnovata sintesi materiale del materiale catodico attivo, verrà studiato se la separazione dei composti metallici sia davvero necessaria per produrre un nuovo materiale catodico completamente ad alte prestazioni.

Il lavoro di ricerca sulla lavorazione dell'elettrolita e della grafite ha lo scopo di mostrare, attraverso lo sviluppo di processi adeguati, che importanti componenti dell'elettrolita e la grafite possono anche essere lavorati in modo efficiente e riutilizzati in qualità idonea alla batteria nella produzione di celle. Tutte le fasi del processo sono accompagnate olisticamente da un'analisi del ciclo di vita ecologica ed economica.

Trasporti internazionali merci: l'indagine della Banca d'Italia

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – La Banca d'Italia conduce dal 1998 un'indagine sui trasporti internazionali di merci da/per l'Italia. L'indagine, che contribuisce alla compilazione del conto dei servizi della bilancia dei pagamenti, raccoglie informazioni principalmente sui noli disaggregati per modalità di trasporto e di carico e sulle quote di mercato dei vettori distinti per nazionalità. Il nuovo report annuale, relativo al 2021, è disponibile nella collana Statistiche.

I risultati dell'indagine, basata su interviste condotte presso 180 tra i principali operatori del trasporto internazionale di merci, mostrano per il 2021 un'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia in salita per il secondo anno consecutivo, rispettivamente al 3,3 e al 4,9 per cento (da 3,1 e 4,3 nel 2020).

Nei trasporti marittimi rincari di entità eccezionale sono stati osservati nel comparto container, in particolare nelle tratte dalla Cina e dagli altri paesi asiatici per le importazioni e in quelle verso il Nord America per le esportazioni. Vi hanno contribuito prevalentemente le limitazioni dal lato dell'offerta (tra cui la difficoltà nel reperimento dei container e la congestione nei porti) e gli squilibri geografici della domanda di carico. Nel bulk liquido (trasporto di petrolio e derivati) i noli sono scesi per l'eccesso di offerta di stiva, mentre sono fortemente aumentati nel bulk solido (trasporto di minerali e granaglie) e nel comparto general cargo a causa della maggiore domanda di materie prime e beni intermedi legata alla ripresa economica mondiale; sono invece rimasti stabili i costi nel comparto RoRo (trasporto di veicoli stradali).

Nel settore aereo i noli sono rimasti sui livelli storicamente elevati dell'anno precedente per la ridotta offerta di voli di linea, le cui stive sono utilizzate per il trasporto mercantile.

Nei trasporti terrestri l'aumento dei costi medi ha riguardato soprattutto il comparto stradale, in relazione alla crescita dei prezzi del carburante. Il forte incremento dei noli ha determinato un sensibile peggioramento del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (-10,9 miliardi di euro, da -6,8 nel 2020), concentrato nel comparto navale.

[Consulta l'indagine](#)

Parlamento Ue: ok nuovo strumento per appalti internazionali per proteggere le imprese europee

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Giovedì, i deputati europei hanno dato il via libera definitivo al nuovo strumento sugli appalti internazionali per incoraggiare l'apertura dei mercati globali degli appalti.

Lo strumento per gli appalti internazionali (IPI – International Procurement Instrument) introduce delle misure per limitare l'accesso agli appalti pubblici UE alle aziende non europee i cui governi non consentono alle imprese europee di partecipare alle loro gare d'appalto pubbliche. Promuovendo la reciprocità, l'IPI mira ad aprire questi mercati protetti e a porre fine alla discriminazione contro le imprese dell'UE nei paesi terzi.

Tale strumento di offensiva commerciale consentirà alla Commissione di stabilire se e in quale misura le imprese di un paese terzo debbano essere soggette a una misura IPI, a seconda dell'entità delle barriere commerciali.

Il testo legislativo è stato approvato in via definitiva con 554 voti a favore, 7 contrari e 14 astensioni.

In generale, le misure IPI si applicheranno alle gare d'appalto del valore minimo di 15 milioni di euro per opere e concessioni, ad esempio la costruzione di strade o ponti, e di 5 milioni di euro per beni e servizi, come l'acquisto di computer.

Il Parlamento ha ampliato l'ambito di applicazione dello strumento riducendo il numero di eccezioni in base alle quali un'autorità che cerca offerenti nei Paesi UE (ad esempio municipi, istituzioni pubbliche o governi) può scegliere di non applicare le misure IPI. I deputati hanno assicurato che le grandi amministrazioni aggiudicatrici, come i municipi delle grandi città o i governi centrali, saranno vincolate alle nuove norme.

Inoltre, sempre grazie al Parlamento, le amministrazioni aggiudicatrici saranno obbligate a prendere in considerazione i requisiti sociali, ambientali e lavorativi nella valutazione delle offerte.

Il Parlamento ha disposto che qualora la Commissione constatasse l'esistenza di barriere nel mercato degli appalti pubblici di un paese terzo da cui proviene un'offerta, le misure IPI possono assumere la forma di una penalità applicabile sul prezzo o riduzione del punteggio per l'offerta in questione, secondo determinati criteri.

I deputati hanno ottenuto che gli offerenti provenienti da paesi meno sviluppati siano esentati dalle misure IPI.

“Con il voto finale di oggi, il Parlamento europeo garantisce che lo strumento per gli appalti internazionali diventi uno strumento efficace che migliora la reciprocità nei mercati degli appalti. L'IPI apre le porte alle nostre imprese europee nei Paesi terzi, poiché elimina gli ostacoli ingiusti e promuove una concorrenza leale. I giorni dell'ineguaglianza sono finalmente giunti al termine”, ha dichiarato Daniel Caspary (PPE, DE), relatore della proposta legislativa IPI, presentata nel 2012.

La proposta di Regolamento sarà ora trasmessa al Consiglio per l'adozione formale. Il regolamento entrerà in vigore il 60° giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale UE.

Fit for 55: riforma ETS respinta. Baumgartner, sistema prematuro. Rischio impatto negativo su imprese

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – La sessione plenaria del Parlamento Ue ha respinto la proposta della Commissione europea di riforma del sistema ETS, il sistema di scambio di quote di CO₂, con 340 voti contrari, 265 voti a favore e 34 astenuti, rimandando dunque la riforma in commissione Ambiente. Il nuovo ETS fa parte di un pacchetto più esteso di leggi climatiche europee che sono state presentate dalla Commissione Europea il 14 luglio 2021 nell'ambito del Pacchetto "Fit For 55". Il sistema di scambio delle quote di emissione rappresenta la politica cardine per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni almeno del 55% entro il 2030.

"Prendiamo atto del risultato della votazione odierna e ribadiamo che, in questo momento di crisi energetica, un sistema di questo tipo sarebbe deleterio per la struttura economica del Paese – ha dichiarato il Presidente di ANITA Thomas Baumgartner – in quanto avrebbe sicuramente un impatto negativo su tutte le imprese a causa dell'ulteriore aumento dei noli di trasporto e di tutti i costi della logistica".

"Bisogna considerare che il trasporto merce stradale incide solamente del 5,6% sulle emissioni complessive di CO₂, – prosegue Baumgartner – La gran parte delle quote di emissione di CO₂, che incidono per circa il 30% sul totale, è rappresentato invece dal trasporto di persone, soprattutto quello individuale".

"Ci auguriamo dunque, al netto dell'ambiziosità della proposta, che i gruppi politici trovino il più efficace punto di incontro tra l'applicazione del Green New Deal e le esigenze delle imprese del settore" – ha infine concluso Baumgartner.

Commissione ue: ok a regime italiano da 70 mln a sostegno di grandi compagnie navigazione nel contesto della pandemia

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – La Commissione europea ha approvato, in base alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, un regime italiano da 70 milioni di euro a sostegno delle grandi compagnie di navigazione colpite dalla pandemia di coronavirus. Nell'ambito del regime, l'aiuto assumerà la forma di sovvenzioni dirette. A causa della pandemia di coronavirus e delle restrizioni che l'Italia e altri Paesi hanno dovuto imporre tra il 10 marzo e il 30 giugno 2020 per limitare la diffusione del virus, le compagnie di navigazione hanno subito perdite operative significative e un forte calo del traffico e della redditività. Questa misura mira a risarcire queste società per i danni subiti durante il periodo di riferimento. L'importo dell'aiuto per beneficiario sarà calcolato confrontando le sue entrate tra il 10 marzo e il 30 giugno 2020 con le entrate medie registrate nello stesso arco temporale del biennio precedente.

La Commissione ha valutato la misura ai sensi Articolo 107, paragrafo 2, lettera b) , TFUE, che consente alla Commissione di approvare misure di aiuto di Stato concesse dagli Stati membri per risarcire imprese o settori specifici per i danni direttamente causati da eventi eccezionali, come la pandemia di coronavirus. La Commissione ha ritenuto che la misura risarcirà i danni direttamente collegati alla pandemia di coronavirus. Ha inoltre ritenuto che la misura sia proporzionata, in quanto l'indennizzo previsto non eccede quanto necessario per risarcire il danno. Su tale base, la Commissione ha concluso che la misura è in linea con le norme dell'UE in

materia di aiuti di Stato. La Commissione europea ha approvato, in base alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, un regime italiano da 70 milioni di euro a sostegno delle grandi compagnie di navigazione colpite dalla pandemia di coronavirus. Nell'ambito del regime, l'aiuto assumerà la forma di sovvenzioni dirette.

A causa della pandemia di coronavirus e delle restrizioni che l'Italia e altri Paesi hanno dovuto imporre tra il 10 marzo e il 30 giugno 2020 per limitare la diffusione del virus, le compagnie di navigazione hanno subito perdite operative significative e un forte calo del traffico e della redditività. Questa misura mira a risarcire queste società per i danni subiti durante il periodo di riferimento. L'importo dell'aiuto per beneficiario sarà calcolato confrontando le sue entrate tra il 10 marzo e il 30 giugno 2020 con le entrate medie registrate nello stesso arco temporale del biennio precedente.

La Commissione ha valutato la misura ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b) , TFUE, che consente alla Commissione di approvare misure di aiuto di Stato concesse dagli Stati membri per risarcire imprese o settori specifici per i danni direttamente causati da eventi eccezionali, come la pandemia di coronavirus. La Commissione ha ritenuto che la misura risarcirà i danni direttamente collegati alla pandemia di coronavirus. Ha inoltre ritenuto che la misura sia proporzionata, in quanto l'indennizzo previsto non eccede quanto necessario per risarcire il danno. Su tale base, la Commissione ha concluso che la misura è in linea con le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

ITALIA

ITA Airways Nata per essere Sostenibile. Ecco la nuova livrea “Born To Be Sustainable”

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – È in arrivo dall'aeroporto di Shannon, in Irlanda, il nuovo Airbus A350-900 ITA Airways «Born To Be Sustainable». Testimonial dell'impegno nella sostenibilità della Compagnia di bandiera, questo aereo di nuova generazione è parte del progressivo rinnovo e incremento della flotta che porterà ITA Airways a diventare – nell'arco di Piano 2021-25 – il vettore aereo più green d'Europa.

Con l'A350 Born To Be Sustainable, ITA Airways racconta le 5 Linee Guida di Sostenibilità alla base della strategia della Compagnia in ambito ESG (Environmental, Social and Governance).

La grande scritta Born To Be Sustainable sulla fusoliera, illustra questo impegno fondante, che ITA Airways persegue in linea con i Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite, coniugando la sostenibilità ambientale e sociale con la crescita del business e la solidità finanziaria. ITA Airways ha sviluppato ed integrato, per il suo nuovo testimonial della sostenibilità, una serie di iniziative 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 riguarderanno l'efficientamento delle operazioni di volo e di terra, con particolare attenzione ai consumi, l'investimento in carburante sostenibile SAF, l'utilizzo di materiali in-flight service sostenibili, una passenger experience dedicata con servizio di edicola digitale e successivamente la possibilità per i viaggiatori di aderire a programmi di compensazione della CO2 prodotta dal proprio viaggio.

Il Born To Be Sustainable con la sua livrea “parlante” – come quella dell'A320 «Born In 2021» del volo inaugurale del 15 ottobre 2021 – sarà operativo tra Roma e Los Angeles, New York, Buenos Aires. Volerà rappresentando l'obiettivo primario della Compagnia di ridurre le emissioni di CO2. L'A350-900, infatti, è uno dei fiori all'occhiello di Airbus. Rispetto alle generazioni precedenti, il peso della struttura è diminuito del 70% grazie all'utilizzo diffuso di materiali compositi, titanio e leghe di alluminio e il consumo di carburante è inferiore del 25%. Tra gli aspetti significativi anche la «quota cabina» (la pressione dell'aria respirata dai passeggeri) che corrisponde a una altitudine di circa 1.800 metri, contro i 2.400-2.500 metri dei rivali, cosa che riduce la fatica e le eventuali conseguenze fisiche dovute allo stare seduti per molte ore.

ITA Airways, con il Born To Be Sustainable, già da metà giugno avrà operativi per le rotte intercontinentali 4 degli 8 A350 ordinati ad Airbus.

ITA Airways, in coerenza con il Piano Industriale, ha predisposto le linee guida della Sostenibilità aziendale che orientano il modello di sviluppo in ottica sostenibile dell'Azienda. Esse comprendono sia gli obiettivi di breve termine che l'impegno di lungo periodo della Compagnia:

1. Crescere come Compagnia aerea innovativa guidata dai criteri di sostenibilità
Grow as an innovative sustainability-driven airline

Ridurre la nostra “footprint” identificando e quantificando le principali aree d'impatto e mitigandole attraverso gli investimenti in tecnologie innovative ed efficienti dal punto di vista ambientale, l'ottimizzazione delle operazioni e dei processi aziendali e la compensazione delle emissioni inevitabili.

2. Responsabilità verso le persone, il nostro Paese e il pianeta

Responsibility towards people, our country and the planet

Aumentare la capacità delle generazioni attuali e future di beneficiare di migliori condizioni economiche e di vita riducendo al minimo la footprint della nostra value chain, ripensando i nostri processi di fornitura, riducendo al minimo gli sprechi, sbloccando opportunità di circolarità e coinvolgendo le parti interessate nel nostro percorso.

3. Creare valore per i clienti, le comunità e il business

Create value for the customers, communities and the business

Portare valore alla società e alle comunità in cui operiamo rispondendo alle esigenze di sostenibilità dei clienti e impegnandoci in attività a sostegno dei gruppi svantaggiati, il tutto coniugando la crescita economica con la creazione di valore sostenibile.

4. Mettere le nostre persone al centro

Put our people at the center

Sviluppare una cultura aziendale che metta il capitale umano al centro delle proprie attività, facendo leva sulle capacità e sulle competenze delle persone come fattore chiave per il successo organizzativo attuale e futuro e investendo nello sviluppo dei talenti all'interno dell'Azienda.

5. Incorporare i principi ESG nella governance aziendale e guidarla in base a essi

Embed ESG principles into corporate governance & lead with purpose

Strutturare procedure di governance aziendale che consentano una maggiore efficienza nei processi decisionali in materia di sostenibilità per gestire efficacemente

le questioni ESG in tutta l'organizzazione e aumentare l'attenzione agli scopi ed agli impegni assunti nell'agenda del Consiglio di Amministrazione.

Gruppo Renault e ANFIA insieme per offrire nuove opportunità a filiera fornitori italiani

(FERPRESS) – Milano, 8 GIU – Si è tenuta oggi la prima conferenza del Gruppo Renault in collaborazione con ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), durante la quale il gruppo francese ha presentato a circa 200 aziende italiane la sua strategia per il futuro e le opportunità che offre alla filiera dei fornitori. Alla conferenza hanno partecipato Giancarlo Giorgetti, Ministro dello Sviluppo Economico; Luca de Meo, CEO Gruppo Renault; Gianluca de Ficchy, Vice Presidente Esecutivo Acquisti dell'Alleanza Renault Nissan Mitsubishi e Direttore dell'Alliance Purchasing Organisation (APO); Paolo Scudieri, Presidente ANFIA e Marco Stella, Presidente Gruppo Componenti ANFIA.

A gennaio 2021, Luca de Meo presentò il piano Renaulution, volto a riportare il Gruppo Renault a numeri positivi e far fronte alle due rivoluzioni che stanno impattando l'industria automobilistica: la transizione ecologica e la rivoluzione digitale.

Per il Gruppo Renault preparare questa transizione è una delle principali priorità, posizionandosi concretamente sull'elettrificazione e la digitalizzazione seguendo tre principi guida. In primo luogo, mettendo in atto una profonda riorganizzazione di risorse e competenze, focalizzando squadre specifiche e capitali su attività di natura diversa: dalle auto elettriche, ai servizi di mobilità ed energetici. In secondo luogo, adottando un approccio orizzontale ai settori, siglando collaborazioni strategiche che promuovano un'innovazione eco-sistemica. Infine, antepoendo il valore al volume nella definizione delle strategie e a tutti i livelli dell'azienda, dando priorità alla qualità e alla creazione di valore aggiunto.

Il Gruppo Renault si pone obiettivi ambiziosi:

- localizzare la produzione dei veicoli elettrici in Europa, e riorganizzare la filiera di approvvigionamento in territori strategici di prossimità geografica.
- Convertire Renault in una marca 100% elettrica in Europa entro il 2030, e portare alla neutralità carbonica tutto il Gruppo in Europa entro il 2040, e nel mondo ad orizzonte 2050.
- Produrre 400 mila veicoli elettrici all'anno entro il 2025 in Francia, nel polo d'eccellenza Renault ElectricCity.
- Continuare a sostenere la produzione di auto ibride e a combustione interna più efficaci, ecologiche e accessibili, che accompagnino la transizione verso la mobilità elettrica.
- Lanciare nel 2025 il primo software defined vehicle, e raggiungere il 20% del fatturato tramite servizi di mobilità ed elettrici entro il 2030.

Nell'ambito di questa strategia, il Gruppo Renault ha deciso di rivolgersi alla filiera dei fornitori italiani per costruire collaborazioni durature che permettano di affrontare insieme le sfide e cogliere le opportunità del prossimo decennio.

"L'Italia è stata ed è uno dei grandi Paesi dell'automobile, con eccellenze riconosciute in tutto il mondo", ha affermato Luca de Meo, CEO Gruppo Renault. "Oggi ci troviamo al crocevia tra due rivoluzioni che cambieranno il cuore

dell'industria automobilistica, e dobbiamo creare un ecosistema trasversale e geograficamente di prossimità per raggiungere i nostri obiettivi. L'Italia ha molti punti di forza e da italiano e manager, sarebbe per me fonte d'orgoglio poter giocare questa partita accanto ad eccellenze italiane ed esserne il promotore".

"L'interesse che il know-how, la specializzazione, la qualità dei prodotti e dei processi, la flessibilità e la creatività delle imprese italiane della componentistica rivestono per un grande player internazionale come Renault Group ci rende orgogliosi e ci conferma che la nostra filiera ha molte frecce al suo arco per vincere la sfida della transizione e far crescere la sua competitività in uno scenario globale in forte evoluzione. L'orientamento alla prossimità geografica delle filiere di fornitura, poi, è un approccio che ci accomuna", ha affermato Paolo Scudieri, Presidente ANFIA.

Per il Gruppo Renault, l'Italia e i suoi fornitori sono una leva fondamentale data la loro centennale esperienza e conoscenza dell'industria automotive. Ad oggi, il Gruppo Renault realizza acquisti per circa 1 miliardo di euro in Italia, al 40% attorno al gruppo motopropulsore ed i suoi componenti, grande punto di forza del mercato italiano. Con l'appoggio di ANFIA, Renault vuole fare un passo avanti e sviluppare un ecosistema solido attorno alla catena del valore dell'auto elettrica, alla tecnologia e alla digitalizzazione.

Gianluca de Ficchy, Vice Presidente Esecutivo Acquisti dell'Alleanza Renault Nissan Mitsubishi e Direttore dell'Alliance Purchasing Organisation (APO): "La strada è chiara, e l'Italia ha ciò che serve per giocare un ruolo fondamentale nel creare una catena del valore efficiente e a basse emissioni in Europa. Da parte nostra c'è spazio e volontà per spingere oltre il nostro business nel Paese. Vogliamo costruire una rete di fornitori solida per i nostri modelli a combustione interna ed ibridi e, allo stesso tempo, trovare nuove opportunità per l'auto elettrica, dall'estrazione di materie prime alla loro raffinatura. Inoltre, l'opportunità della digitalizzazione è reale e sta accelerando, e per questo siamo ansiosi di stabilire relazioni con partner di scala nel settore del software ed entrare in contatto con i centri di eccellenza in Italia".

ANFIA: al via progetto SURE 5.0 per sostenibilità negli ecosistemi di mobilità, trasporti e automotive

(FERPRESS) – Torino, 6 GIU – Entra finalmente nella fase operativa il progetto "SURE 5.0: Sostenere la transizione verso la sostenibilità e la resilienza delle PMI verso Industria 5.0 negli ecosistemi di mobilità, trasporti e automotive, aerospaziale e difesa ed elettronica", presentato nell'ambito di Horizon Europe e coordinato dal primo polo di competitività europeo del settore aerospaziale, Aerospace Valley, che ANFIA e INIZIATIVA si sono aggiudicate lo scorso febbraio.

Il 15 e 16 giugno si terrà a Bordeaux (Francia) il kick-off meeting di progetto, con l'obiettivo di rivedere i diversi pacchetti di lavoro ed i compiti e coordinare le azioni da compiere durante i primi sei mesi di attività. Il progetto vede coinvolti 5 distretti produttivi europei che complessivamente rappresentano più di 1000 PMI e 3 centri di ricerca e tecnologia di eccellenza. Complessivamente, 11 partner provenienti da 8 diversi Paesi (Francia, Spagna, Austria, Germania, Irlanda, Italia, Estonia e Grecia) ed espressione di 3 ecosistemi industriali uniranno le forze per supportare le PMI nella loro transizione verso Industria 5.0.

Uscito vincitore nel confronto con altri 25 progetti candidati, SURE 5.0 è incentrato sulla collaborazione di tre ecosistemi industriali della mobilità, aerospaziale e dell'elettronica, di fondamentale importanza in Europa, di cui rappresentano, nel complesso, oltre il 10% del valore aggiunto, con oltre 2 milioni di aziende e 20 milioni di dipendenti. Il progetto mobiliterà €2,6 milioni in fondi UE, a cascata destinati alle PMI per finanziare i loro progetti 5.0. L'obiettivo principale è supportare le PMI degli ecosistemi dei trasporti civili (MTA e aerospaziale e della difesa) e dell'elettronica a integrare nei loro processi produttivi i principi di Industria 5.0, per diventare più antropocentrici, sostenibili e resilienti. I risultati e l'impatto previsti: delle 1.000 PMI coinvolte nelle attività del progetto, 700 saranno valutate, 90 saranno supportate con servizi dai partner e 53 riceveranno un sostegno finanziario.

Attraverso le diverse attività di SURE 5.0, le PMI selezionate potranno beneficiare di rapporti di valutazione, webinar, accesso alla comunità di progetto, eventi di networking e peer-learning, servizi su misura e sostegno finanziario per i loro progetti 5.0, fornito attraverso il lancio di inviti a presentare delle proposte per avere finanziamenti a cascata.

Il progetto promuoverà anche l'adozione e la diffusione di tecnologie avanzate, nonché l'adozione di pratiche di innovazione sociale, che faciliteranno la doppia transizione (digitale e verde).

Dietro il progetto c'è un consorzio accuratamente costruito composto da cluster, centri di ricerca e sviluppo tecnologico, università, centri di innovazione aziendale e società di consulenza in grado di offrire competenze transfrontaliere di alto livello in vari ambiti di competenza e servizi di comprovato valore per le PMI.

I partner del consorzio sono:

- Aerospace Valley (Francia)
- Fundación Cluster de Empresas de Automoción de Galicia (Spagna)
- Silicon Alps Cluster GmbH (Austria)
- Fraunhofer IPT (Germania)
- F6S Network Ireland Limited (Irlanda)
- Asociación de Investigación Metalúrgica del Noroeste (Spagna)
- Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA, Italia)
- Iniziativa Cube (Italia)
- EIT Manufacturing West (Spagna)
- Tallinna Tehnikaülikool (Estonia)
- Athena Research Center/Corallia clusters Initiative Unit (Grecia).

“Attraverso il progetto SURE 5.0 – commenta Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA – diamo alle imprese del nostro settore l'opportunità di affrontare la transizione industriale con una marcia in più, grazie ad un utile interscambio di conoscenze ed esperienze con altre realtà, anche più avanzate dal punto di vista dell'adozione di tecnologie di intelligenza artificiale e di politiche e programmi di responsabilità sociale”.

Giuseppe Principe, CEO di INIZIATIVA sottolinea come “Essere partner del progetto SURE 5.0 è per noi un importante riconoscimento della qualità delle attività e dei servizi che eroghiamo a supporto dello sviluppo e della transizione ecologica e digitale delle PMI. Nell'ambito del progetto SURE 5.0 accompagneremo le PMI nella valutazione della maturità, la c.d. 'investment readiness', dei piani strategici nella

prospettiva dell'Industria 5.0 e forniremo servizi di supporto ad-hoc per la fattiva implementazione dei piani, come ad es. attività di business modelling, business planning, route-to-market, finanza sostenibile ecc.”.

Enel X lancia il CO₂ City Index per supportare sviluppo urbano a zero emissioni

(FERPRESS) – Roma, 6 GIU – Fornire una vista sintetica delle stime delle emissioni antropiche di CO₂ in ogni Comune italiano e calcolare le variazioni di questo valore negli ultimi 20 anni per supportare lo sviluppo sostenibile urbano: è l'obiettivo di Enel X che ha lanciato il CO₂ City Index, l'indicatore sviluppato interamente sulla base di Open Data, a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni gratuitamente tramite il portale Enel X YoUrban. L'indicatore è navigabile su una mappa interattiva che permette di esplorare con semplicità livelli e trend storici delle emissioni di ogni micro-distretto dei 7.904 Comuni Italiani. Considerando l'importanza della crescita sostenibile degli ecosistemi urbani, il CO₂ City Index è uno strumento di supporto concreto per avviare un percorso personalizzato di interventi innovativi per la carbon-neutrality delle città.

“Il CO₂ City Index è uno strumento realizzato per supportare le Pubbliche Amministrazioni italiane nella creazione di un ecosistema urbano più innovativo e sostenibile” ha dichiarato Francesco Venturini, Responsabile di Enel X “Con questo indice, che integra il portafoglio di soluzioni tecnologiche sviluppate per i Comuni, portiamo alle Amministrazioni in modo semplice ed intuitivo degli indicatori basati su Open Data relativi alle emissioni di CO₂ aprendo la strada, se necessario, a interventi che migliorino la qualità di vita dei cittadini”.

Il CO₂ City Index di Enel X è calcolato valorizzando dati e modelli open del progetto ODIAC (Open-source Data Inventory for Anthropogenic CO₂) del National Institute for Environmental Studies (NIES) giapponese, che consentono di correlare le emissioni di CO₂ nazionali con fattori locali di urbanizzazione rilevati via satellite, come la luminosità notturna. Le analisi rendono disponibile una stima delle emissioni antropiche di CO₂ con una risoluzione di 1 km² per tutti i distretti italiani, che vengono successivamente aggregati rispetto ai confini amministrativi dei Comuni italiani per fornire anche una vista delle emissioni CO₂ comunali sia rapportate all'estensione territoriale che alla popolazione residente. L'indice s'inserisce nel programma più ampio di soluzioni basate sull'analisi di Open Data realizzate da Enel X a supporto dei Comuni Italiani, nato con il lancio del Circular City Index, che misura la predisposizione delle nostre città alla circolarità urbana e del 15 minute City Index, che fornisce una vista funzionale alla pianificazione urbana di prossimità, per avvicinare i nostri comuni al modello della città dei 15 minuti.

Freight Leaders Council presenta Quaderno n.30 “Economia circolare e logistica collaborativa”

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Negli Usa la piattaforma dell'impresa sociale TerraCycle, con partner come Nestle', Unilever e PepsiCo, consente ai clienti di ordinare prodotti spediti in imballaggi riutilizzabili fino a cento volte.

In Cina, a Xiongan, dal 2019 sono in servizio veicoli automatizzati per le consegne condivise dell'ultimo miglio mentre il Manbang Group ha riunito oltre 5 dei 7 milioni di camionisti cinesi in una specie di “Uber dell'autotrasporto” per utilizzare al

massimo i vani di carico e risparmiare energia. In Italia la start up marchigiana Edilmag ha realizzato il primo magazzino virtuale condiviso per l'edilizia: merci, strumenti e scarti di lavorazione vengono fotografati, inseriti in un inventario on line, geolocalizzati e messi a disposizione delle altre imprese edili. Un altro caso di successo italiano è la CPR, azienda leader nel noleggio di cassette riutilizzabili a sponde abbattibili e di pallet, che in pochi anni, ha prodotto significativi risultati in termini di impatto ambientale.

Sono solo alcuni dei numerosi esempi di logistica applicata all'economia circolare per ridurre il consumo di materie prime ed energia e favorire il riutilizzo degli scarti e dei rifiuti. Sono raccontati in "Economia circolare e logistica collaborativa", Quaderno numero 30 dell'associazione Freight Leaders Council (Flc) presentato oggi pomeriggio nella sede di Confitarma a Roma in piazza Santissimi Apostoli 66.

"Il settore della logistica – ha detto il Presidente di Flc Massimo Marciani – presenta già ora molte soluzioni circolari efficaci e il ruolo che si appresta a giocare è fondamentale. Il cambiamento di paradigma si deve manifestare fin dalla fase di progettazione, per far sì che prodotti e imballaggi generino minori emissioni di carbonio fino alla fine del ciclo di vita. Oltre a ottimizzare quanto già esiste nel settore della logistica, lo sviluppo dell'economia circolare è in grado di creare opportunità di business completamente nuove. Come in natura, bisogna pensare allo sviluppo di veri e propri ecosistemi sostenibili. Ma la creazione di un organismo diverso richiede un cambiamento generale di mentalità, non solo per l'azienda di produzione, ma per l'intero settore della logistica, che deve adottare modelli di sharing, di condivisione delle risorse attraverso piattaforme digitali e fisiche che consentano lo sviluppo dell'economia circolare".

Al convegno, aperto dal saluto del Direttore Generale di Confitarma Luca Sisto, hanno partecipato:

Andrea Giuricin – Economista UNIMIB e CEO TRA consulting; Francesco Benevolo – Direttore RAM S.p.a., Docente di Economia dei Trasporti all'Università Europea di Roma e Giuseppe Napoli – National Research Council of Italy (CNR), Institute of Advanced Technologies for Energy "Nicola Giordano" (ITAE).

Sono stati esaminati i modelli di economia circolare e logistica partecipativa nelle principali economie, l'evoluzione delle strutture logistiche e dell'economia marittima, le start up che operano nella logistica condivisa ed è stata esaminata la prima filiera europea integrata di BioGnl.

Nella prefazione al Quaderno, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, ha illustrato le caratteristiche della logistica sostenibile:

"In sintesi – ha scritto Giovannini – un sistema logistico resiliente ai cambiamenti climatici dovrebbe avere queste caratteristiche: garantire le consegne nonostante gli imprevisti, con priorità alla sicurezza rispetto alla tempestività; attuare una regionalizzazione dell'attività economica, con hub regionali collocati in territori sicuri dal punto di vista climatico; organizzare distanze di trasporto più brevi con volumi inferiori; migliorare la resilienza della catena di approvvigionamento, con capacità di spostare rapidamente le merci da una modalità di trasporto all'altra in caso di emergenza; trasformare gli attuali processi di consegna just-in-time, con la costituzione di magazzini vicini al produttore. Le indicazioni del Quaderno per una "logistica collaborativa" nella prospettiva

dell'economia circolare, che intrecci competizione e cooperazione tra gli operatori logistici, sono contributi molto utili per costruire un settore logistico più forte, più resiliente e più sostenibile". Il Quaderno 30 è visibile su internet all'indirizzo <https://www.freightleaders.org/i-quaderni/>

Confrtrasporto: Uggè, motori solo elettrici in Europa? un favore alla Cina

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – In questi giorni il Parlamento Europeo sta discutendo norme che riguardano da vicino la vita dei cittadini d'Europa e in particolare di chi opera nel mondo dei trasporti.

Confrtrasporto ribadisce i rischi di una transizione 'monotematica, che considera una sola alternativa ai motori a combustione: quella elettrica.

"Abbiamo più volte evidenziato come sia dubbia la scelta del 'tutto elettrico' – ricorda il presidente di Confrtrasporto-Confcommercio Paolo Uggè – I dubbi riguardano innanzitutto la produzione della fonte di energia e la rete di rifornimento, oggi totalmente inadeguata. Se poi si aggiungono il grado di inquinamento dell'intero ciclo di produzione di energia elettrica, e il fatto che ad 80 chilometri di velocità i valori di inquinamento sarebbero identici al diesel, il dubbio diventa preoccupazione".

"La strada tracciata dall'Europa ha i caratteri di una scelta imposta da ideologie che non hanno, in alcun modo, tenuto conto del principio della neutralità delle fonti energetiche. Perché penalizzarne altre? – chiede Uggè – 'Quella' strada è legittima e compatibile con i principi giuridici?".

Ma vi è un altro aspetto che preoccupa. Il litio, elemento necessario per alimentare le batterie, è prodotto in gran parte in Cina o in Ucraina, il che comporterebbe un'evidente dipendenza da Paesi non particolarmente stabili – avverte il presidente di Confrtrasporto – Non solo: le emissioni annuali di CO2 (37 Giga tonnellate), sono prodotte per quasi un terzo sono dalla Cina, seguita dall'India e dagli U.S.A., mentre quelle dell'eurozona arrivano all'8%. Se vogliamo castrarci come economia europea facendo un favore alla Cina basta saperlo. Mi chiedo perché l'Italia e il suo Governo accettino questa linea".

"Spiace leggere dichiarazioni di leader di forze politiche importanti, come quelle rilasciate dall'onorevole Enrico Letta, mentre non possiamo che compiacerci per le posizioni assunte da Lega, Fratelli d'Italia, Forza Italia, in particolare dal vice presidente del PPE Antonio Tajani – puntualizza Uggè – Il fatto è che le decisioni assurde, a nostro avviso, assunte arrecheranno danni economici notevoli al sistema Italia".

"Riteniamo che debba essere il Governo con il proprio Presidente del Consiglio ad assumere iniziative forti, magari anche arrivando a minacciare posizioni di veto", conclude il presidente di Confrtrasporto.

Protocollo governo-regioni per hydrogen valleys: Tesei, soddisfatta che Umbria sia tra le regioni dell'idrogeno verde

(FERPRESS) – Perugia, 8 GIU – "Mi fa molto piacere che l'Umbria sia tra le cinque Regioni italiane ad aver firmato oggi a Roma, con il Presidente del Consiglio dei

Ministri Mario Draghi, il protocollo d'intesa che dà concreto avvio al percorso che porterà, in attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, alla realizzazione dei distretti per la produzione di idrogeno verde in aree industriali dismesse e limitrofe". È quanto affermato dalla Presidente della Regione Umbria, Donatella Tesei, al termine della cerimonia svoltasi nella Sala verde di Palazzo Chigi, di firma dei primi Protocolli di Intesa con 5 Regioni per la realizzazione di Hydrogen Valley, presieduta dal Presidente del Consiglio Mario Draghi, e alla presenza dei Ministri interessati dal protocollo Maria Stella Gelmini, Roberto Cingolani, ed i Presidenti delle altre Regioni coinvolte, Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Puglia e Basilicata. "Per la nostra Regione, e per quella che è la sua missione nella direzione della transizione ecologica, quello di oggi – ha proseguito la presidente – rappresenta un momento di grande importanza e significato perché avviamo concretamente la realizzazione di un progetto che contribuirà a fare dell'Umbria uno dei poli pilota a livello nazionale per la produzione dell'idrogeno e che si incastona in un più ampio quadro regionale che prevede la messa a disposizione del sistema delle imprese umbre di energia verde".

"Al raggiungimento di questo obiettivo non è stata affatto estranea l'interlocuzione che abbiamo avuto con il Governo che è stata importante ed ha contribuito a definire progetti ed obiettivi condivisi tra Governo e livelli territoriali. Tutto questo – ha concluso Tesei – nell'esclusivo interesse delle nostre comunità, e per stimolare la crescita e lo sviluppo economico e sociale in maniera sostenibile". L'Umbria, così come le altre Regioni interessate, avvieranno ora una serie di incontri con il Ministero della Transizione ecologica che condurranno alla realizzazione dei progetti entro giugno 2026.

Giornata mondiale dell'ambiente: anche Sistemi Urbani (Gruppo FS) all'evento SapienzAmbiente

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Nell'ambito delle iniziative legate alla Giornata mondiale dell'ambiente, Sapienza Università di Roma ha promosso e organizzato ieri mattina nell'Aula Magna del Rettorato un evento sul tema della conoscenza scientifica come base per realizzare il PNRR e, in particolare, la transizione ecologica. Presenti all'incontro per i saluti istituzionali la Rettrice Antonella Polimeni, la Ministra dell'Università e della Ricerca Maria Cristina Messa e la Presidente del CNR Maria Chiara Carrozza.

Partendo dall'estensione, all'interno della Costituzione italiana, della tutela e valorizzazione oltre che dell'ambiente e del paesaggio anche di biodiversità ed ecosistemi, gli interventi – riferisce Fsnews – hanno sottolineato l'importanza della sostenibilità in termini di ricerca e di formazione, nonché l'impegno e l'operatività di grandi stakeholder nei confronti delle conoscenze scientifiche in campo ambientale.

È intervenuto ai lavori anche Umberto Lebruto, Amministratore Delegato di FS Sistemi Urbani, che ha sottolineato l'importanza e chiarito il ruolo del nuovo Polo Urbano all'interno del Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS. «Sono tre i pilastri su cui si basa il Polo Urbano, profondamente intrecciati con la biodiversità: rigenerazione urbana e urbanità, integrazione della mobilità urbana con quella ferroviaria e green energy», ha dichiarato Lebruto. «Siamo proprietari di quasi 30 milioni di metri quadri di aree di ex scali ferroviari, ubicati nelle

aree limitrofe alle stazioni dei grandi nodi urbani e oggi disponibili per essere rigenerati in un'ottica di crescita del quartiere. Abbiamo sottoscritto, ad esempio, accordi urbanistici con Roma Capitale e Comune di Milano destinando più del 50% delle aree interessate a verde pubblico».

Sull'integrazione della mobilità urbana con quella ferroviaria, «è necessario costruire e migliorare i servizi di parcheggio – ha sottolineato Lebruto – in modo tale da far scendere le persone dalla propria auto e farle salire sul treno, favorendo lo scambio modale e, quindi, riducendo le emissioni di CO2».

Infine, il Piano Industriale del Gruppo FS prevede un programma di autoproduzione di energia rinnovabile che ha l'obiettivo di conseguire 2 GW di nuova capacità da fonti green per soddisfare il 40% del suo fabbisogno energetico. «Tutto questo è possibile grazie agli enormi finanziamenti previsti dal PNRR, che ci permetteranno di riprendere le sorti del nostro Paese», ha concluso Lebruto.

Concluso il Dibattito Pubblico su Orte-Falconara. Presentata Relazione Conclusiva per lotto Genga-Serra S. Quirico

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – Si è concluso l' 8 giugno, il Dibattito Pubblico sul raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, lotto Genga – Serra S. Quirico, progetto di RFI (Gruppo FS Italiane) già interamente finanziato per oltre 400 milioni di euro e inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Alla presentazione della Relazione Conclusiva, a cui hanno partecipato Vincenzo Macello, Commissario Straordinario di Governo per l'opera, Daniele Carnevali, Presidente della Provincia di Ancona, Caterina Cittadini, Presidente della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, Marco Marchese, Direttore investimenti area Centro di RFI e i sindaci dei comuni interessati, il Coordinatore Alberto Cena – riferisce Fsnews – ha illustrato un documento riepilogativo di oltre 70 pagine contenente le istanze del territorio, che verrà portato in Conferenza dei Servizi.

Un dibattito pubblico con una partecipazione elevatissima da parte della cittadinanza, con sedici momenti di dialogo – tra sopralluoghi, incontri informativi con il territorio, incontri di approfondimento e tavoli tecnici – diciannove “Quaderni degli Attori” – documenti con cui i diversi portatori di interesse hanno fornito contributi rilevanti. E ancora, 1.378 utenti unici sulla pagina web del Dibattito Pubblico per un totale di 7.347 pagine visitate, 134.181 visualizzazioni delle dirette Facebook con 61.167 persone raggiunte e 3.907 interazioni con i post della pagina. Nutrito anche lo staff che ha lavorato al Dibattito: 24 tecnici specializzati RFI e Italferr e 15 figure professionali di affiancamento al Coordinatore.

“Questa giornata rappresenta un primo passo di un iter che ha nel dibattito pubblico un pilastro importantissimo”, ha evidenziato Vincenzo Macello, Commissario Straordinario per l'opera e Direttore Investimenti di RFI. “Il dibattito pubblico sulla linea Orte-Falconara, così come gli altri a cui stiamo partecipando per le nostre opere, è stato per noi un grande momento di crescita, che ci ha permesso di interiorizzare una maggiore sensibilità verso la sostenibilità sociale dei nostri progetti, e soprattutto un momento di ascolto e informazione a tutti i cittadini e i portatori di interesse”.

Il Coordinatore si è soffermato sull'ampio consenso registrato relativamente all'opportunità di realizzare gli interventi previsti per il potenziamento della linea Orte-Falconara di cui l'opera fa parte, considerati strategici per ridurre l'isolamento

della Regione Marche e per migliorare il raccordo tra la dorsale adriatica e quella mediterranea. Molte le istanze, le proposte, i miglioramenti e le modifiche richieste, tutte inserite nella Relazione Conclusiva: dalla richiesta di valutare varianti di tracciato alla considerazione dell'impatto socioeconomico non solo dell'opera ma anche della fase di cantierizzazione.

“Quello sul potenziamento della Orte-Falconara è un percorso già avviato e sul quale crediamo tantissimo”, ha concluso il Commissario Macello. “Abbiamo già lanciato i progetti su quasi tutte le tratte e siamo pronti a partire con gli altri lotti della tratta PM28-Castelplanio. Inoltre, abbiamo avviato gli interventi per il rinnovo di tutte le tecnologie sull'intera linea, che già porteranno dei vantaggi in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e di regolarità del servizio”.

REGIONE LAZIO

Umbria: sospeso frecciarossa a Orte in attesa di passaggio da fase sperimentale a definitiva

(FERPRESS) – Perugia, 9 GIU – “Molti utenti umbri hanno segnalato l'impossibilità di poter prenotare i biglietti del Freccia Rossa 1000 che da circa un anno esce dalla direttissima alla stazione di Orte per portare in circa tre ore a Milano centinaia di viaggiatori laziali ma anche umbri. Non si tratta di una soppressione, ma di una sospensione del servizio che era stato istituito in via sperimentale e che ora necessita di una definitiva formalizzazione”.

È quanto precisa l'Assessore ai Trasporti della Regione Umbria. “La Regione Umbria – evidenzia -, come per il Freccia Rossa che da Perugia, ferma a Terontola, e raggiunge Arezzo per poi entrare in direttissima a Firenze sempre per Milano e poi Torino, è interessata a che questo servizio venga mantenuto e potenziato. Si tratta, infatti, di un servizio ormai molto amato da un numero consistente di utenti soprattutto della provincia di Terni, Viterbo e Rieti, ma molto interessante anche da Spoleto ed altre città, che trovandosi sul percorso della Ancona-Roma possono salire comodamente sul Regionale Veloce che abbiamo appositamente modulato per la coincidenza della mattina presto ad Orte”.

“Sono aperti canali di interlocuzione sia con la Regione Lazio che con Trenitalia – rende noto l'Assessore – perché il Freccia Rossa venga ripristinato quanto prima in via definitiva e, inoltre, si stanno verificando le condizioni affinché su Orte si possa concretizzare uno sviluppo ulteriore dell'Alta Velocità”.

Civitavecchia: il piano per la transizione ecologica elaborato dalla Regione. Consultazione pubblica online

(FERPRESS) – Civitavecchia, 8 GIU – “Civitavecchia più sostenibile, più solidale, più competitiva”, è la formula che sintetizza l'obiettivo del Piano per la Transizione di Civitavecchia (PTE), un documento di oltre 300 pagine elaborato dalla Regione Lazio in collaborazione con Sapienza Innovazione, e presentato oggi a istituzioni locali, imprese e cittadini dall'assessora regionale alla Transizione Ecologica e Trasformazione Digitale, Roberta Lombardi, e dal Vice Presidente, Daniele Leodori, presso la sede del Comune di Civitavecchia.

Durante l'incontro, ricco di interventi, sono state raccolte le osservazioni al Piano da parte di circa 20 rappresentanti del mondo della ricerca, del lavoro e delle attività produttive, ed esponenti della cittadinanza, e contestualmente è stata lanciata la consultazione pubblica on line, in corso fino al prossimo 11 luglio, grazie alla quale al link www.lazioinnova.it/pte-civitavecchia/, sarà possibile visionare il documento e presentare le proprie osservazioni compilando l'apposito form.

"Il Piano per la Transizione Ecologica di Civitavecchia prevede quali assi strategici d'intervento la trasformazione dell'area portuale, il nuovo distretto energetico, turismo sostenibile e nuovi poli produttivi e innovativi – spiega l'assessora regionale alla Transizione Ecologica e Trasformazione Digitale, Roberta Lombardi – In particolare, tra gli obiettivi principali da raggiungere entro il 2026, lo stesso orizzonte temporale previsto per il piano di investimenti del PNRR, abbiamo previsto: infrastrutture portuali per ospitare la filiera dell'eolico off-shore, installazione di almeno 25MW di impianti fotovoltaici, creazione di un hub per l'accumulo e la distribuzione di energia prodotta da Fonti Energetiche Rinnovabili, la produzione di 10.000 t/anno di idrogeno verde".

"Guardiamo ad un futuro sempre più sostenibile. Con questo Piano, nato grazie all'ascolto aperto alle osservazioni di tutti i soggetti coinvolti, diamo a questa città la possibilità di crescere e svilupparsi e lo facciamo con una forte attenzione all'ambiente. Pensiamo anche a nuove infrastrutture che permetteranno a Civitavecchia un collegamento migliore con il resto del territorio regionale", dichiara il Vice Presidente regionale Daniele Leodori.

Al via da oggi fino al prossimo 11 luglio la consultazione pubblica on line. Il documento può essere visionato e integrato al link: www.lazioinnova.it/pte-civitavecchia/

Conferenza delle Regioni approva ulteriori emendamenti al Decreto Aiuti

(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha approvato nella riunione dell'8 giugno ulteriori emendamenti al decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante "misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina".

Nel Documento si rappresentano una serie di proposte per far fronte a diverse criticità del trasporto pubblicomlocale legate all'impatto del Covid-19, in particolare per quanto riguarda la compensazione dei mancati introiti tariffari e con riferimento alle risorse necessarie per il potenziamento dei servizi.

Un primo emendamento si riferisce **alle aziende di autotrasporto** con sede in Sardegna "che hanno subito, oltre ai maggiori costi del carburante, i maggiori costi dovuti all'aumento delle tariffe dei trasporti marittimi indispensabili per la continuità territoriale con il continente europeo. L'emendamento proposto è finalizzato a compensare i gravi effetti negativi subiti e subendi dalle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione nella Sardegna e in generale nelle isole italiane, esercenti attività logistica e di trasporto delle merci in conto terzi, a causa del continuo, esponenziale aumento delle tariffe dei trasporti marittimi".

Un'ulteriore proposta emendativa fa riferimento alle linee guida di cui all'articolo 29, comma 12, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che "non sono ancora state

emanate" e "non vi è certezza rispetto a quando saranno approvate". "Presumibilmente potranno entrare in vigore per fine del prossimo giugno. Stante la tempistica estremamente ridotta, si propone di espungere, per questo aggiornamento infra-annuale, la previsione di allineamento a tali linee guida, e consentire in tal modo alle Regioni di procedere senza indugio alle attività a finalizzate all'aggiornamento dei prezziari nel rispetto del termine previsto".

Altri emendamenti riguardano le "Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori" volte a fronteggiare, nel settore degli appalti pubblici e dei lavori, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché per assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC.

"Al fine di dare la corretta attuazione alla disposizione in esame – si legge nel documento della confereza delle Regioni – occorre stabilire se i maggiori importi riconosciuti a causa degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali di costruzione siano da corrispondere da parte dell'Ente affidante a titolo di "contributo" per ristorare l'appaltatore nel periodo determinato e secondo le modalità circoscritte dalla norma oppure sotto forma di aumento di "corrispettivo". La norma in oggetto, infatti, prevede un intervento sussidiario statale a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 rispetto al quale gli Enti possono formulare istanza per richiederne un contributo, nel caso fosse insufficienti le proprie risorse. Ne deriva che lo Stato può corrispondere all'Ente un importo a titolo di contributo come previsto dall'art. 26 comma 4. Diventa quindi necessario chiarire, non essendo invece espressamente previsto, la natura delle somme che la stazione appaltante, titolare del contratto di appalto con l'impresa, trasferisce alla stessa in adempimento delle previsioni art. 26, sia quelle che reperisce al proprio interno sia quelle che chiede allo Stato. In occasione di erogazioni di denaro da parte della Pubblica Amministrazione, occorre correttamente qualificare il rapporto giuridico che lega la Pubblica Amministrazione erogante al soggetto ricevente, i relativi meccanismi d'interrelazione e gli accordi sottostanti, distinguendo, in particolare, l'ipotesi dei "contributi" da quella dei "corrispettivi". La distinzione fra i due istituti comporta differenze di natura fiscale e di diversa configurazione di situazioni giuridiche in capo ai soggetti. Infatti, le erogazioni qualificabili come contributi in senso stretto, in quanto mere movimentazioni di denaro, sono escluse dal campo di applicazione dell'imposta, mentre quelle configurabili come corrispettivi per prestazioni di servizi o cessioni di beni si considerano rilevanti ai fini IVA. Inoltre, le erogazioni qualificabili come corrispettivi sono all'interno di una relazione sinallagmatica creando obblighi e diritti, quest'ultimi autonomamente azionabili in giudizio.

Il contributo può essere proporzionale alle risorse a disposizione, il corrispettivo è misurato alla prestazione resa. In relazione alla natura delle somme da erogare alle imprese si richiama tra l'altro la risposta fornita dall'Agenzia dell'Entrate con Interpello n. 956-83/2022 al quesito formulato dal Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili relativamente alle somme da corrispondere, a seguito delle disposizioni adottate ai sensi del decreto-legge 25 maggio 2021 n. 73 (c.d. Sostegni-bis) convertito con la legge 23 luglio 2021 n. 106, che all'art. 1-septies ha introdotto disposizioni urgenti in materia di compensazione dei prezzi a seguito dell'incremento

dei prezzi nei contratti pubblici di lavori. L'Agenzia dell'Entrate con il predetto interpello ha ritenuto che l'erogazione delle predette somme non integri il presupposto oggettivo ai fini dell'IVA di cui all'articolo 3 del citato d.P.R. n. 633 del 1972, in quanto non si ravvisa un rapporto di natura sinallagmatica.

L'art 26 introduce, al pari di quanto fatto con il DL 73 art. 1-septies, la previsione a carico delle stazioni appaltanti di riconoscere maggiori somme la cui natura è la stessa di quella oggetto dell'interpello dell'Agenzia dell'Entrate ovvero quella di un contributo e la cui erogazione è operata nei limiti delle risorse disponibili sui quadri economici delle stazioni appaltanti e di quelle trasferite dallo Stato a valere sui fondi di cui all'art. 26 comma 4.

La previsione inserita nel comma 1 dell'art. 26, ossia l'aggiornamento infra annuale del prezzario o, nelle more del medesimo, l'incremento, ai fini della determinazione del costo dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni, fino al 20 per cento, delle risultanze dei prezzari regionali aggiornati alla data del 31 dicembre 2021, comporta maggiori costi nelle procedure di affidamento delle opere pubbliche avviate successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al 31 dicembre 2022. Per far fronte a detti maggiori costi, il comma 6 della norma dispone che le stazioni appaltanti possano procedere alla rimodulazione delle somme a disposizione e indicate nel quadro economico degli interventi, ovvero utilizzare le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza delle medesime stazioni appaltanti e per i quali siano stati eseguiti i relativi collaudi o emessi i certificati di regolare esecuzione, nel rispetto delle procedure contabili della spesa e nei limiti della residua spesa autorizzata disponibile alla data di entrata in vigore del decreto. Tuttavia, in assenza di adeguate risorse, originariamente non preventivabili poiché derivanti da congiunture straordinarie conseguenti ad un aumento incontrollato dei costi di materie ed energia, non vi è la possibilità di una copertura di questi extra costi nei Quadri economici. Ciò si tradurrebbe in un blocco temporale dei procedimenti in corso. L'emendamento proposto ha come obiettivo l'estensione dell'applicabilità del fondo, previsto per garantire l'avvio delle opere individuate dal comma 7 dell'art. 26, anche alle altre tipologie.

Un emendamento riguarda poi l'articolo 35, **"Disposizioni urgenti in materia di sostegno alle famiglie per la fruizione dei servizi di trasporto "**. Le Regioni chiedono "che la Conferenza Unificata venga almeno informata delle modalità con le quali i bonus ivi previsti saranno erogati, tenuto conto che potrebbero impattare sui ricavi delle aziende di trasporto e, quindi, sui contratti di servizio". Rispetto poi all'articolo 36 (Utilizzo risorse residue per i servizi aggiuntivi 2022) "la dotazione prevista per il primo trimestre (80 milioni di euro) si è dimostrata molto inferiore ai fabbisogni, oltre ad essere stata ripartita in modo ineguale (alcune Regioni hanno compensato integralmente gli oneri, alcune invece non hanno coperto più del 50%). Quella prevista per il secondo trimestre è ugualmente insufficiente, nonché contraria all'accordo tra Regioni e MIMS, secondo il quale sarebbe stata garantita la copertura dei servizi aggiuntivi laddove ci fosse stata una contrazione degli stessi pari almeno al 30% rispetto a quelli del primo trimestre (v. nota 10 aprile 2022 del Coordinatore della Commissione infrastrutture, Fulvio Bonavitacola, al Capo Gabinetto del MIMS, Alberto Stancanelli). Poiché gli oneri relativi ai servizi eserciti nel primo trimestre ammontano a circa 93,5 milioni di euro, si chiede di portare le risorse stanziare a 70 milioni di euro".

Richiesta anche una modifica al secondo comma per dare la possibilità alle Regioni che, nel primo trimestre, abbiano registrato risorse residue, di utilizzarle nel secondo trimestre.

Le Regioni chiedono anche di aggiungere dopo l'articolo 36 un "36-bis. per aumentare la dotazione del fondo di cui all'art. 200 del decreto-legge n. 34/2020. Secondo le regioni "Le risorse attualmente disponibili per coprire i mancati ricavi registrati nel 2021, che si stima siano almeno 1,6 miliardi di euro, sono circa 680 milioni di euro. Si chiede, pertanto, di integrare la dotazione del Fondo dedicato in misura tale da coprire integralmente ed evitare procedure di riequilibrio che impatteranno sui bilanci di Regioni e Province autonome.

Chiesta anche una modifica all'articolo 54 (**Disposizioni in materia di trasporti eccezionali**): il comma 1 prevede un posticipo di 3 mesi del termine attualmente previsto al 30 aprile 2022, si propone un termine di 12 mesi fino al 30 aprile 2023, in quanto ciò è stato oggetto di ordine del giorno della Conferenza delle Regioni al Governo in data 28 aprile. e pertanto viene riproposto come emendamento. Inoltre, viene riproposto l'obbligo in Legge di un adeguato periodo transitorio, per rendere sostenibile il recepimento da parte dei soggetti competenti al rilascio delle autorizzazioni e dei gestori delle infrastrutture.

Un ulteriore emendamento è relativo articolo 56 (Disposizioni in materia di fondo per lo sviluppo e la coesione) per allineare la definizione di "obbligazione giuridicamente vincolante" prevista dalla norma in oggetto con quella applicabile agli interventi finanziati dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, ai sensi della delibera CIPE n. 26 del 28 febbraio 2018. Il punto 2.3 della citata Delibera dispone, infatti, che "l'obbligazione giuridicamente vincolante può considerarsi assunta con l'intervento della proposta di aggiudicazione, disciplinata dall'articolo 33 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici)". Ai sensi di tale disposizione, applicabile in via analogica a tutti gli interventi confluiti nei Piani Sviluppo e Coesione ex art. 44, D.L. n. 34/2019, l'obbligazione giuridicamente vincolante (OGV) può considerarsi conseguita nel momento in cui viene formulata alla Stazione appaltante la proposta di aggiudicazione dell'appalto pubblico (lavori o forniture di beni e servizi), in favore dell'operatore economico selezionato all'esito di una procedura di gara. All'interno delle procedure di affidamento, come noto, tale momento si inserisce in una fase antecedente a quella della stipula del contratto d'appalto con l'operatore aggiudicatario. Nella versione attuale, invece, il comma 3- art. 56 del D.L. n. 50/2022 stabilisce che "si intendono per obbligazioni giuridicamente vincolanti, quelle derivanti dalla stipulazione del contratto ai sensi dell'articolo 32, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016 avente ad oggetto i lavori, o la progettazione definitiva unitamente all'esecuzione dei lavori, ai sensi dell'articolo 44, comma 5, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108". Anche se riferita esplicitamente a quegli interventi aventi valore finanziario complessivo superiore a 25 milioni di euro, per i quali viene prevista una proroga del termine per il conseguimento dell'OGV al 30 giugno 2023, tale formulazione rischia di generare disomogeneità applicative rispetto a quegli interventi di importo inferiore ai 25 milioni di euro, per i quali dovrebbe continuare ad applicarsi la previsione di cui al citato punto 2.3 della delibera CIPE n. 26/2018. Tale nuova formulazione, in particolare, risulterebbe peggiorativa rispetto la precedente, in quanto richiede, ai fini del conseguimento

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 6 giugno al 13 giugno 2022

dell'OGV, il perfezionamento dell'atto contrattuale tra la Stazione appaltante e l'appaltatore, laddove la formulazione fornita dalla delibera CIPE n. 26/2018 richiede che venga perfezionato un adempimento endo-procedimentale, coincidente con la mera proposta di aggiudicazione. L'emendamento prevede, quindi, di conservare, anche per gli interventi di importo superiore ai 25 milioni di euro, la definizione di "obbligazione giuridicamente vincolante", di cui alla delibera CIPE n. 26/2018, già applicabile ai fini delle verifiche sul rispetto del termine previsto dall'art. 11-novies del D.L. n. 52 del 2 aprile 2021, convertito con legge n. 87 del 17 giugno 2021 (30 dicembre 2022)".

Inoltre – con un ulteriore emendamento – la Conferenza delle Regioni “ribadisce, come già fatto in più occasioni, la necessità della proroga al 31.12.2023 del termine di scadenza per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, relative agli interventi finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2022, attualmente fissato al 30 giugno 2023. Infatti, i due anni di emergenza sanitaria da Covid-19, che hanno rallentato tutte le attività amministrative e le procedure collegate alla realizzazione di opere pubbliche, unitamente all'impennata dei costi delle materie prime, energia elettrica e gasolio, situazione aggravata dal recente conflitto in Ucraina, stanno costringendo le Amministrazioni ad una continua attività di revisione e aggiornamento dei progetti già realizzati, ma non più attuali rispetto ai valori di mercato”.

ROMA CAPITALE

Vigna Clara, il 13 giugno riapre la stazione ferroviaria dopo 30 anni. Collegherà Roma Nord al resto della città

Lunedì 13 giugno riapre Vigna Clara, la stazione per tanti anni rimasta fantasma realizzata in occasione dei mondiali del 1990. Il primo treno partirà alle 7.42 (mentre l'ultimo sarà alle 22.05). Arriverà a Valle Aurelia in 9 minuti, consentendo a chi vive nel quartiere di Roma nord di incrociare rapidamente la metro A.

In 13 minuti, invece, arriverà alla stazione di San Pietro: dal capolinea dei bus lì accanto partono tantissimi bus per il centro storico. E in 25 minuti, infine, raggiungerà Ostiense: metro B, ma anche treni e tanti altri bus. Alcuni treni - quello 7.42, quello delle 20.35 e quello delle 22.05 - raggiungono anche la stazione Trastevere senza fare cambi, in 20 minuti. Con un cambio, e in 40 minuti, si raggiunge Tuscolana. Tiburtina in 48, Termini in 43 con l'ultimo treno della sera, in 51 col primo della mattina, in circa un'ora nel resto della giornata: in tutti i casi, e per entrambe le stazioni, con un cambio.

Moovit, l'app dei trasporti che aggrega tutti i servizi di mobilità sul territorio, ha lanciato un sondaggio su Vigna Clara, a cui hanno risposto 2mila utenti che frequentano abitualmente l'area. Per il 28,2% dei cittadini del quadrante la riapertura della stazione cambierà occasionalmente le abitudini di spostamento, il 24,6% per ora continuerà a spostarsi come ha sempre fatto.

Per il 19% la novità cambierà radicalmente le proprie abitudini. C'è poi una fetta di indecisi, che preferisce attendere e vedere. Per il 37,8% la riapertura della stazione è utile per il collegamento a Valle Aurelia, che è anche fermata della metro A. Per il 14,9% è utile per lo scambio con la B, a Ostiense. Per altri è fondamentale raggiungere la linea FL3 da e per Viterbo. C'è anche chi non reputa utile la presenza di una stazione a Vigna Clara, ma è appena il 19,5%.

I cittadini ora però chiedono all'amministrazione, per rendere il servizio ancora più funzionale, delle navette ad hoc che possano collegare diversi punti del quartiere con la stazione (38,3%), mentre un'altra parte preferisce arrivare al treno in macchina e, pertanto, vorrebbe un parcheggio di scambio (25,1%).

La riapertura era stata approvata a fine aprile dalla giunta della Regione Lazio, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici, Tutela del territorio e Mobilità, Mauro Alessandri. A bordo rimane l'obbligo di mascherina, "secondo la normativa vigente". E i biglietti si acquistano direttamente in stazione.

Stop al parcheggio selvaggio dei monopattini. Bird attiva gli stalli di sosta virtuali

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Stop al free floating in Municipio 1: si potrà lasciare il monopattino solo nei punti idonei, nel pieno rispetto delle regole e del decoro.

Grazie alla tecnologia di Google una risposta concreta al problema. Da lunedì prossimo, 13 giugno, Bird, operatore nel settore dei trasporti elettrici ecologici e operatore per la micromobilità in città, istituirà la sosta a stalli nel Municipio 1 e lancerà a Roma una nuova tecnologia per i propri monopattini, così da offrire una risposta concreta al problema del parcheggio selvaggio nella capitale.

Gli utenti di Bird nel Municipio 1, potranno chiudere correttamente il proprio noleggio esclusivamente nei parcheggi virtuali individuati: luoghi idonei e sicuri, distribuiti in modo capillare nel pieno rispetto del decoro cittadino e delle norme di parcheggio, ad esempio mantenendo i passaggi pedonali e i marciapiedi liberi da ostacoli. Da lunedì saranno infatti visibili sulla app di Bird i parcheggi virtuali in tutto il Municipio 1, dando un primo contributo concreto alle esigenze dell'Amministrazione e dicendo addio alla sosta selvaggia ovunque.

Non solo stop al free floating: Bird porta inoltre a Roma la più avanzata delle sue tecnologie di parcheggio, Bird Visual Parking System (VPS), frutto di un lungo lavoro da parte del team di ricerca e sviluppo dell'azienda. Dopo New York, San Francisco e San Diego, Roma è la prima città europea in cui l'azienda sperimenta il nuovo tool di parcheggio. Bird VPS utilizza una tecnologia scalabile e rivoluzionaria che, grazie all'API geospaziale ARCore di Google, consente all'azienda di geo-localizzare i monopattini parcheggiati con una precisione millimetrica, sfruttando anni di scansioni 3D di Google, la realtà aumentata (AR) e i dati di Street View di tutto il mondo. Questo rappresenta un forte miglioramento nelle modalità di parcheggio da parte degli utenti, senza investimenti infrastrutturali o tecnologici da parte della comunità: Bird VPS sarà disponibile inizialmente in fase sperimentale nei 50 stalli virtuali a Prati e potrà gradualmente essere estesa ad altre zone del Municipio 1.

“Bird VPS è una novità assoluta nel settore della micromobilità – ha spiegato Cristina Donofrio, general manager di Bird Italia – perché permette di offrire alle città un sistema di parcheggio unico nel suo genere, ineguagliabile in termini di precisione e scalabilità. Abbiamo voluto portarlo a Roma, come prima città in Europa, perché l'esigenza di regolamentare la sosta è molto sentita e perché condividiamo con l'Amministrazione l'obiettivo di incrementare la mobilità sostenibile nel rispetto delle regole e del decoro. L'assoluta innovazione dello strumento e l'introduzione del parcheggio vincolato in tutto il Municipio 1 sono il nostro contributo concreto alle sollecitazioni dell'Amministrazione”.

In concomitanza con l'avvio del nuovo sistema di parcheggio, Bird ha anche annunciato il ritorno dei suoi “Bird Watchers”: gli addetti che circolano in tutta la città con speciali mezzi per riordinare i monopattini parcheggiati in modo improprio. Infine, per completare la politica per garantire parcheggi idonei e rispettosi, nelle prossime settimane Bird lancerà a Roma una campagna per sensibilizzare gli utenti a parcheggiare correttamente, con la convinzione che il binomio tecnologia e sensibilizzazione sia la chiave per andare incontro alle esigenze della città.

Come funziona Bird VPS

La tecnologia è presente all'interno dell'app Bird e può essere utilizzata sia su sistemi operativi iOS che Android.

Tre sono i passaggi:

1. Scansione – Al termine della corsa, all'utente viene richiesto di scansionare rapidamente l'area circostante con la fotocamera del proprio smartphone.
2. Analisi – Utilizzando la nuova API geospaziale ARCore di Google, Bird analizza istantaneamente le immagini attraverso la base di conoscenze di Google sulle

immagini di Street View.

3. Parcheggio – Al termine della scansione in tempo reale, Bird VPS consentirà al conducente di concludere la corsa e parcheggiare solo se la scansione soddisfa i requisiti di conformità del parcheggio, oppure lo indirizzerà verso un'altra posizione per parcheggiare correttamente il proprio veicolo.

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 6 giugno al 13 giugno 2022



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