

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 20 anno XI, dal 20 giugno al 27 giugno 2022

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Da UE ok a 374 mln di aiuti italiani a imprese ferroviarie merci per danni pandemia	4
AdR: il "Leonardo da Vinci" confermato migliore aeroporto d'Europa.....	5
"Airports for Innovation" espande la propria rete: firmato nuovo memorandum d'intesa	6
Fondi strutturali europei: Mims pubblica Rapporto su condizioni per accedere a risorse 2021-2027	8
HyperloopTT e Hitachi Rail presentano prototipo del sistema di segnalamento ERMTS in cloud.....	8
Aviazione a emissioni zero: UE lancia alleanza per aerei elettrici e a idrogeno	10
ITALIA.....	11
È scomparso Curzio Schiaffini, storico imprenditore del Trasporto Urbano ai Castelli	11
I ministri Franco e Cingolani firmano il Decreto carburanti. Sconto di 30 cent fino al 2 agosto	11
ANITA: Baumgartner, senza correttivi per autotrasporto meglio non prorogare taglio accise carburanti.....	11
Consip: aggiudicata in 3 mesi gara "Autobus a metano" del Piano nazionale complementare.....	12
Consip, aggiudicata la prima gara per gli acquisti PNRR in ambito mobilità.....	12
Rapporto Banca Italia divario Nord-Sud. Divari in infrastrutture/servizi	13
Anav: da bus TPL solo 0,5% delle emissioni. Transizione energetica graduale la strategia più giusta	15
ANAV: Catalano, esiste un tema TPL extraurbano, ma non va usato come Lexotan per non cambiare	16
ANAV: Biscotti, esponiamo criticità per fare transizione energetica, non per non farla. Serve una politica industriale	17
ANAV: Margiotta, studio un contributo per fare. Un doppio binario per TPL urbano e extraurbano?	18
Anfia accoglie con grande favore la notizia del possibile rientro delle produzioni in Italia di IVECO BUS	18
#MissionItalia2022: Lebruto (FS Sistemi Urbani), dialogo ferrovia-città per una nuova mobilità	19
Frecce scontate per chi sceglie una crociera MSC. Partnership all'insegna della mobilità sostenibile	20
REGIONE LAZIO	21
Partnership Aeroporti di Roma e Leonardo su equipaggiamento vertiporti.....	21

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 20 giugno al 27 giugno 2022

GoOpti sbarca a Roma per collegare la città agli aeroporti in modo conveniente e sostenibile	21
Porto di Civitavecchia: al via nuovo traffico del bitume. Lo scarico avverrà direttamente sui camion.....	22
Grimaldi Lines torna a puntare sul porto di Civitavecchia: nuova linea per Valencia	23
ROMA CAPITALE	24
Roma: approvate linee guida per Piano Urbano Parcheggi	24
Roma riparte, la città si connette: Patanè, Capitale diventi snodo europeo di mobilità	24
Roma riparte, la città si connette: Giovannini, mettere Capitale al centro di un sistema di trasporti	26
Roma riparte, la città si connette: Gualtieri, mobilità cuba 3,9 mld da qui al 2026. Al lavoro per investimenti fino a Expo 2030.....	26
Roma riparte, la città si connette: Alessandri, con 1 mld siamo Regione che investe di più in trasporti.....	27
Roma riparte, la città si connette: Fiorani, RFI pronta a realizzare le opere previste entro il 2030.....	28
Roma riparte, la città si connette: Donati (Agenzia Mobilità), pronti per fusione con Roma Metropolitane	29
Roma riparte, la città si connette: Zorzan, Capitale pronta a recuperare gap infrastrutturale e tecnologico	30
Roma riparte, la città si connette: Commissaria Conti, TVA fino Argentina e tramvia Tiburtina entro il Giubileo.....	31

INTERNAZIONALE

Da UE ok a 374 mln di aiuti italiani a imprese ferroviarie merci per danni pandemia

(FERPRESS) – Roma, 22 GIU – La Commissione europea ha approvato, in base alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, un aiuto di 374 milioni di € concesso dall'Italia per indennizzare le imprese di trasporto ferroviario di merci per i danni subiti nel periodo tra il 12 marzo e il 31 maggio 2020 a causa della pandemia di COVID-19 e delle misure restrittive che l'Italia e altri paesi hanno dovuto attuare per limitare la diffusione del virus.

Margrethe Vestager, Vicepresidente esecutiva della Commissione, responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "Questa misura di aiuto di 374 milioni di € consentirà all'Italia di risarcire le imprese di trasporto ferroviario di merci per i danni subiti a causa della pandemia di coronavirus e delle relative restrizioni. Continuiamo a collaborare strettamente con tutti gli altri Stati membri per garantire che le misure nazionali a sostegno di tutti i settori colpiti dalla crisi, compreso il settore ferroviario, possano essere attuate il più rapidamente possibile, in linea con le norme dell'UE". Dall'inizio della pandemia l'Italia e altri paesi hanno messo in atto una serie di misure per limitare la diffusione del virus, tra cui segnatamente divieti di attività di produzione e di commercio, restrizioni alla libera circolazione e prescrizioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Le restrizioni in vigore tra il 12 marzo e il 31 maggio 2020 hanno avuto in particolare un impatto negativo diretto sulla domanda di servizi di trasporto ferroviario di merci, a causa della limitazione della produzione e conseguentemente degli scambi di merci trasportate su rotaia. Pertanto, le imprese di trasporto ferroviario di merci hanno registrato un calo significativo dei volumi di trasporto e delle corrispondenti entrate rispetto allo stesso periodo del 2019. Allo stesso tempo, hanno continuato a sostenere diversi costi, in particolare spese supplementari per attuare misure sanitarie e igieniche rafforzate.

Nell'ambito del regime notificato, i beneficiari ammissibili avranno diritto a una compensazione sotto forma di sovvenzioni dirette per i danni subiti nel periodo in questione.

Le misure saranno destinate a imprese attive nella catena del trasporto ferroviario di merci e della logistica, tra cui: a) vettori ferroviari di trasporto merci; b) i proprietari dei vagoni, la cui attività principale consiste nel noleggio di vagoni merci per ferrovia; e c) spedizionieri e operatori di trasporto multimodale che organizzano il trasporto e la logistica per conto dei proprietari delle merci.

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 indennizzare imprese o settori specifici dei danni direttamente arrecati da eventi eccezionali.

La Commissione ritiene che la pandemia di COVID-19 rappresenti un evento eccezionale, trattandosi di un fenomeno straordinario e imprevedibile con significative ricadute economiche. Di conseguenza, gli interventi eccezionali

compiuti dagli Stati membri per compensare i danni connessi all'epidemia sono giustificati.

La Commissione ha appurato che il regime di aiuti italiano compenserà i danni direttamente connessi alla pandemia di COVID-19. Ha anche accertato che la misura è proporzionata, in quanto la compensazione prevista non eccede quanto necessario per ovviare ai danni.

La Commissione ha pertanto concluso che il regime è in linea con le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

AdR: il “Leonardo da Vinci” confermato migliore aeroporto d'Europa

(FERPRESS) – Fiumicino, 24 GIU – Nuovo importante riconoscimento internazionale per Aeroporti di Roma. “Airport Council International” (ACI), l'associazione istituzionale che rileva in modo indipendente il gradimento dei passeggeri nei principali aeroporti del mondo, ha assegnato allo scalo di Fiumicino l'AcI Europe Best Airport Award 2022, nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri. È la 4° volta negli ultimi 5 anni che AdR si posiziona al primo posto tra gli scali europei, a seguito della valutazione di una giuria di esperti dell'industria Travel in Europa. Questo risultato si



aggiunge al riconoscimento del “Leonardo da Vinci” che per 5 anni consecutivi risulta in testa alla classifica europea sulla qualità del servizio espressa direttamente dai passeggeri.

La giuria degli AcI Europe Best Airport Awards 2022 era composta da autorevoli rappresentanti della Commissione Europea, EUROCONTROL, SESAR Joint Undertaking, International Transport Forum and ECAC. I giudici hanno valutato non solo come gli aeroporti hanno reagito alla crisi, ma

anche come stanno innovando concentrandosi sugli obiettivi di sostenibilità del settore aeroportuale, in materia di decarbonizzazione. A rendere possibile la vittoria del Leonardo da Vinci, sono stati proprio gli ottimi risultati ottenuti da Aeroporti di Roma nell'innovazione tecnologica, con la sua strategia orientata a un futuro sempre più all'avanguardia, che sfrutta la digitalizzazione e l'open innovation per offrire ai passeggeri ancora più sicurezza e comfort durante il viaggio. In questo contesto, spicca la realizzazione nello scalo dell'Innovation hub dedicato alle start-up e lo sviluppo dei servizi di urban air mobility con l'avvio dei primi collegamenti dei velivoli elettrici a decollo verticale tra l'aeroporto e Roma già nel 2024.

In tema di sostenibilità, particolare apprezzamento è stato riconosciuto per l'obiettivo di Fiumicino di diventare Net Zero Emission nel 2030, con venti anni di anticipo rispetto a quanto prefissato a livello di settore aeroportuale europeo, nell'intermodalità con lo sviluppo di prodotti integrati treno+aereo, e nella diffusione del SAF (Sustainable Aviation Fuel), il biocarburante in grado di ridurre le emissioni di CO2 del 60-90%.

“Siamo orgogliosi di questo nuovo primato – ha dichiarato l'Amministratore delegato di Aeroporti di Roma, Marco Troncone – frutto dell'impegno quotidiano e

appassionato dei nostri collaboratori e di tutti i nostri partners. Stiamo lavorando alla realizzazione dell'aeroporto del futuro con maggiore ricorso alla tecnologia, massima efficienza nel rapporto con l'ambiente, ulteriore affidabilità e resilienza infrastrutturale ed operativa, massima sicurezza e tanto comfort e servizi a valore aggiunto per i nostri passeggeri. Come dimostra la nuova area d'imbarco inaugurata da poco più di un mese, che giocherà un ruolo cruciale nel far sì che Roma e l'Italia possano riaffermare la loro centralità nel panorama internazionale".

"Airports for Innovation" espande la propria rete: firmato nuovo memorandum d'intesa

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – Nell'ambito del 32° Congresso Annuale e Assemblea Generale di ACI Europe, in corso di svolgimento presso l'aeroporto di Fiumicino a Roma, Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) e Athens International Airport (AIA) sono appena entrati a far parte del network internazionale "Airports for Innovation", fondato da Aeroporti di Roma e Aena nel 2021 con l'obiettivo di esplorare soluzioni innovative e sostenibili che coprano l'intera esperienza del passeggero nel contesto post-pandemico, ponendo al contempo le basi per un futuro sostenibile.

Il MoU è stato firmato da Marco Troncone, CEO di Aeroporti di Roma, Javier Marín San Andrés, membro del consiglio di amministrazione e Managing Director – Airports di Aena, Yiannis Paraschis, CEO dell'Aeroporto Internazionale di Atene e Franck Goldnadel, CEO di Aéroports de la Côte d'Azur.

L'iniziativa "Airports for Innovation" mira a progettare soluzioni, nonché a proporre e testare tecnologie efficaci che potrebbero essere impiegate nell'ambiente aeroportuale per raggiungere una soluzione comune con un approccio incentrato sul passeggero, con l'obiettivo sul lungo termine di essere utilizzate da una più ampia comunità dell'aviazione, sostenendo il settore nella ricerca di soluzioni che potrebbero aiutare a ridefinire la crescita del business con un approccio più sostenibile. Lo scopo di questo gruppo di aziende è quello di lavorare insieme secondo le politiche e le regole definite dagli stakeholder del settore.

Gli aeroporti rappresentano motori economici fondamentali e svolgono un ruolo cruciale nel ripristinare la connettività globale e la fiducia dei viaggiatori. Mentre la pandemia ha cambiato radicalmente i comportamenti e le aspettative dei passeggeri, l'ascesa di soluzioni tecnologiche globali e la trasformazione digitale hanno accelerato, e l'attenzione alla sostenibilità è diventata ancora più centrale.

L'appartenenza a questo network consente l'accesso a dati, know-how e approfondimenti, rafforzando la collaborazione e la visione comune sull'innovazione con un approccio di tipo "hands on" e guidato dai dati, grazie anche alla presenza di un ambiente unico determinato da un aeroporto così vicino a una smart city.

Tutti i membri del network hanno già messo in atto diverse iniziative innovative in termini di "call for ideas", con il coinvolgimento di start-up, incubatori fisici dedicati all'innovazione, dimostrando un approccio "hands on" e concreto con continue "Proof of Concept" (PoC) e una mentalità collaborativa, che si esplicita nella creazione di un ecosistema di partnership. Tutto ciò dà forma a un nuovo modo in cui i passeggeri interagiscono e vivono l'infrastruttura in modo più digitale e sostenibile.

"Aeroporti per l'innovazione" crede fermamente nella necessità di un approccio condiviso per progettare processi e regole chiare e più semplici, con l'obiettivo di

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 20 giugno al 27 giugno 2022

portare l'innovazione da un approccio isolato a una scala industriale. In particolare, le Parti firmatarie del Protocollo d'intesa concordano di avviare, intraprendere ricerche e promuovere soluzioni innovative finalizzate a:

- individuare soluzioni sostenibili nel percorso verso la transizione verde del settore aeroportuale
- migliorare il processo di trasformazione digitale
- lavorare sull'idea di "Open Innovation" con stakeholder esterni (start-up, università, aziende esterne e altro ancora)
- migliorare l'esperienza dei passeggeri
- garantire ai passeggeri un viaggio sano e "dematerializzato" all'interno del terminal, grazie all'impiego delle nuove tecnologie
- offrire i massimi livelli di sicurezza e protezione
- ottimizzare i processi aziendali

Per raggiungere questi obiettivi, gli aeroporti coinvolti si impegnano a:

1) Dare forma a una tabella di marcia comune per l'innovazione, attraverso uno scambio regolare su:

- bisogni emergenti dei passeggeri e opportunità innovative di servizio
- KPI sui progetti innovativi più rilevanti
- KPI di performance rilevanti dell'aeroporto

2) Costruzione dell'ecosistema delle start-up "Rete per l'innovazione":

- Coordinamento delle attività di scouting/reclutamento in fase di start-up
- Definizione di un database comune di start-up per i progetti attuali e futuri
- Valutazione delle opportunità di coinvestimento su base caso per caso

3) Abbinamento degli sforzi per implementare l'innovazione, definendo una "Call for ideas" condivisa:

- valutazione e coordinamento nello sviluppo di PoC pertinenti nei rispettivi aeroporti su base volontaria, caso per caso

- Coordinamento nella definizione di nuovi standard tecnologici/protocolli di servizio rilevanti per il settore dell'aviazione

4) Valutazione delle potenziali espansioni dei membri di Airports for Innovation per promuovere la rete a potenziali clienti affini

I quattro attori coinvolti nella Rete rappresentano circa il 15% del traffico europeo. In particolare l'organizzazione rappresenterà 50 aeroporti a livello europeo, con l'obiettivo di individuare soluzioni la cui scalabilità possa coinvolgere un gruppo più ampio di aeroporti focalizzati sulla centralità dell'esperienza dei propri passeggeri. In effetti, Airports for Innovation vuole essere una "piattaforma aperta" per condividere conoscenze, intuizioni, KPI, start-up e best practice, a cui altri aeroporti sono invitati a partecipare.

Per noi innovazione rappresenta un processo condiviso con il passeggero per una crescita aeroportuale maggiormente innovativa e sostenibile.

Fondi strutturali europei: Mims pubblica Rapporto su condizioni per accedere a risorse 2021-2027

(FERPRESS) – Roma, 21 GIU – Il Mims pubblica il “Rapporto sulle condizioni abilitanti programmazione FSE 2021-27”, predisposto per rispondere alle osservazioni della Commissione europea sui nove criteri da rispettare per accedere ai Fondi strutturali 2021-2027 relativi al tema “Un’Europa più connessa”, per il quale è previsto il rafforzamento inclusivo, digitale ed ecosostenibile dei sistemi di mobilità, con particolare attenzione alla riduzione dei divari territoriali.

Il Rapporto, che rinvia a numerosi allegati, illustra le azioni intraprese, le riforme adottate e le pianificazioni predisposte dal Governo per diversi settori (trasporto ferroviario e stradale, logistica e portualità, mobilità urbana e ciclistica, ecc.) e sulle tematiche (infrastrutture idriche, edilizia sostenibile, ecc.) oggetto dell’Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanzia (Def), mostrando come l’Italia ottemperi alle condizioni abilitanti poste dalla Commissione europea per conseguire i fondi della programmazione europea 2021-2027. In particolare, viene illustrata la coerenza del quadro nazionale con le regole comunitarie per ciò che concerne: l’allineamento dei piani regionali con il Piano Nazionale integrato per l’Energia e il Clima (Pniec); la transizione ecologica e la decarbonizzazione; i parametri di prestazione delle rete nazionale dei trasporti che fa parte della rete europea Ten-T; l’implementazione del sistema europeo di controllo delle ferrovie (Ertms); la copertura dell’infrastruttura per i combustibili alternativi sulle strade locali e regionali; il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030; gli interventi per la messa in sicurezza delle strade, con riferimento sia alle nuove infrastrutture e sia alla manutenzione dell’esistente.

Il Governo, che è tenuto a relazionare in merito al rispetto delle condizioni abilitanti per accedere ai Fondi strutturali europei, aveva già presentato una prima relazione di autovalutazione sul rispetto di tali criteri a cui sono seguite alcune richieste di chiarimento da parte della Commissione europea, alle quali risponde, per ciò che concerne lo Stato, il documento pubblicato oggi. La Commissione sta ora esaminando la coerenza del livello regionale di pianificazione degli interventi sulle infrastrutture di mobilità con quello nazionale.

[Per visualizzare il “Rapporto sulle condizioni abilitanti programmazione FSE 2021-27” clicca qui](#)

HyperloopTT e Hitachi Rail presentano prototipo del sistema di segnalamento ERMTS in cloud

(FERPRESS) – Roma, 23 GIU – Con la realizzazione di un prototipo del sistema di segnalamento ERTMS in cloud per le capsule HyperloopTT, Hitachi Rail e HyperloopTT hanno fatto un significativo passo in avanti verso il servizio commerciale di questo sistema innovativo, che sarà in grado di raggiungere la velocità di 1200 km/h. Nell’ambito della partnership, è stato sviluppato, nel sito Hitachi Rail di Napoli, un simulatore digitale per il controllo integrato della gestione del traffico, del segnalamento e di alcuni requisiti di sicurezza fisica del sistema Hyperloop.

Attualmente è in via di sviluppo un’interfaccia per l’integrazione funzionale con i simulatori HTT. Trasferire su software in cloud una tecnologia che altrimenti avrebbe richiesto una complessa attrezzatura fisica offre vantaggi di maggiore affidabilità, flessibilità di utilizzo, riduzione dei costi di manutenzione e sostenibilità. Il simulatore



consentirà inoltre a HyperloopTT maggiore efficienza nei compiti ripetitivi e nell'individuazione e gestione di potenziali malfunzionamenti, invece di dover intervenire a guasto avvenuto. La partnership si basa sui sistemi di segnalamento ERTMS e ETCS L2 (European Train Control System Level 2) per simulare la regolazione e il controllo di capsule che viaggiano ad altissima velocità. ERTMS ha il

vantaggio di essere conosciuto e utilizzato a livello internazionale, cosa che lo rende altamente interoperabile, consentendo ai sistemi HyperloopTT di operare in piena sicurezza in tutto il mondo senza che vi sia la necessità di creare nuovi standard. Avendo completato il modello di simulatore, il prossimo passo sarà l'integrazione digitale dell'infrastruttura di segnalamento con il modello in cloud per la creazione delle capsule fisiche. Questo consentirebbe il passaggio alla fase di collaudo fisico dell'intero sistema che sarebbe eseguito sul binario di prova del sito HyperloopTT di Tolosa.

Andres De Leon, CEO di HyperloopTT ha detto: "L'esperienza di Hitachi Rail nell'installazione, manutenzione e monitoraggio dei sistemi di controllo del traffico ferroviario non è seconda a nessuno. Siamo felicissimi di aver collaborato con Hitachi Rail in questo progetto altamente innovativo di simulazione dei sistemi di segnalamento ERTMS e ETCS su hyperloop. Questo ci aiuterà a raggiungere il nostro obiettivo di creare la soluzione di trasporto end-to-end più veloce, affidabile e accessibile del mondo. Amiamo lavorare con partner che possano farci progredire verso soluzioni tecnologiche innovative con investimenti contenuti e questo progetto ne è un significativo esempio". HyperloopTT è impegnato ad accogliere le sfide a lungo termine che si presentano nella società moderna: alta densità demografica, congestione del traffico, emissioni di CO2 e qualità dell'aria.

Leonardo Impagliazzo, Chief Director of Innovation, Hitachi Rail, ha detto: "Hitachi Rail è impegnata a creare nuove tecnologie digitali per la mobilità del futuro. La nostra tecnologia digitale di segnalamento è utilizzata in USA & Canada, Europa, Medio Oriente, Australia e Asia per garantire la sicurezza degli spostamenti di milioni di passeggeri ogni giorno. Questa partnership consente ai nostri sistemi di segnalamento e automazione, top di gamma, di evolversi sempre di più, customizzando per HyperloopTT la tecnologia dell'altissima velocità. Siamo felicissimi di questo risultato e non vediamo l'ora di passare alla fase successiva del progetto". A Dicembre 2020 Hitachi Rail aveva annunciato la propria partnership con Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) finalizzata ad integrare il sistema di trasporto della capsula Hyperloop con l'innovativa tecnologia di segnalamento ferroviario di Hitachi Rail. Hitachi Rail è leader globale nel segnalamento per alta velocità ed è stato il primo fornitore a introdurre la tecnologia ERTMS in Europa – in Gran Bretagna, Italia, Spagna, Svezia e Francia – nonché nei mercati altamente competitivi di Cina e India.

Aviazione a emissioni zero: UE lancia alleanza per aerei elettrici e a idrogeno

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – La Commissione europea lancia ufficialmente l'Alleanza per l'aviazione a emissioni zero, invitando i membri della comunità dell'aviazione a unire le forze per prepararsi all'avvento dei velivoli a emissioni zero.

L'Alleanza per l'aviazione a emissioni zero mira a preparare l'ecosistema dell'aviazione all'entrata in servizio di aeromobili alimentati a idrogeno ed elettrici, per garantire che il trasporto aereo contribuisca all'obiettivo di neutralità climatica dell'Europa per il 2050. Raccoglierà rappresentanti di produttori di aeromobili, compagnie aeree, aeroporti, società energetiche e fornitori di carburante, agenzie di standardizzazione e certificazione, gruppi di interesse per i passeggeri e l'ambiente e autorità di regolamentazione.

Lavoreranno congiuntamente per identificare tutte le barriere all'ingresso in servizio commerciale di questi velivoli, stabilire raccomandazioni e una tabella di marcia per affrontarle, promuovere progetti di investimento e creare sinergie e slancio tra i membri. In particolare, i membri esamineranno questioni quali i requisiti di carburante e infrastruttura degli aeromobili a idrogeno ed elettrici negli aeroporti, la standardizzazione e la certificazione e le implicazioni per gli operatori (compagnie aeree) e la gestione del traffico aereo.

Nei prossimi due decenni si prevede che saranno immessi sul mercato più di 44.000 nuovi velivoli. Il potenziale volume di mercato degli aeromobili a emissioni zero è stato stimato in 26.000 entro il 2050, per un valore totale di 5 trilioni di euro.

L'Alleanza alla fine manterrà l'impegno di allineare il settore alle ambizioni climatiche, agli obiettivi e alle altre politiche correlate dell'UE. Anche la dimensione internazionale del settore è un elemento importante, poiché la lotta ai cambiamenti climatici è uno sforzo globale.

La vicepresidente esecutiva per l'era digitale, Margrethe Vestager, ha dichiarato: "Con l'avvento dei velivoli a emissioni zero l'Europa sta scrivendo il prossimo capitolo dell'aviazione. La neutralità climatica è il passaporto per la crescita e l'Alleanza per l'aviazione a emissioni zero aiuterà l'industria aeronautica europea a spianare la strada a un'aviazione competitiva e pulita".

Il commissario per il Mercato interno, Thierry Breton, ha dichiarato: "L'industria aeronautica europea è la più innovativa al mondo. E il suo entusiasmo – dai grandi produttori ai fornitori di attrezzature, alle piccole aziende e alle start-up – di aprire la strada agli aerei a propulsione elettrica e a idrogeno è davvero incoraggiante. Ma anche l'intero ecosistema dell'aviazione, compresi i fornitori di carburante, gli operatori aeroportuali e le autorità di regolamentazione, deve prepararsi. L'Alleanza per l'aviazione a emissioni zero aiuterà a coordinare gli sforzi di aziende e organizzazioni per mantenere un settore dell'aviazione competitivo e sostenibile".

Mariya Gabriel, Commissaria per l'Innovazione, la ricerca, la cultura, l'istruzione e la gioventù, ha dichiarato: "Accolgo con favore il lancio dell'Alleanza per l'aviazione a emissioni zero, che è un passo importante per garantire che possiamo portare le nostre attività europee di ricerca e innovazione sull'aviazione pulita al mercato. Le attività dell'Alleanza forniranno le condizioni quadro necessarie per il successo del futuro dispiegamento di aeromobili a emissioni zero in Europa".

Gli enti privati e pubblici della comunità aeronautica che si sono impegnati a sostenere l'entrata in servizio di aeromobili a emissioni zero sono invitati ad aderire all'Alliance for Zero Emission Aviation attraverso il modulo online.

Una prima riunione dell'assemblea generale avrà luogo nell'autunno di quest'anno.

ITALIA

È scomparso Curzio Schiaffini, storico imprenditore del Trasporto Urbano ai Castelli



leri all'età di 100 anni si è spento Curzio Schiaffini fondatore nel 1949 dell'omonima azienda di trasporto persone e servizi pubblici attiva a Roma e nel Lazio.

Uomo dinamico ed intraprendente aveva saputo cavalcare la ripresa post bellica e dare alla propria azienda un'impronta di efficienza e qualità. Amato dai propri collaboratori e dipendenti per la sua correttezza la cordialità lo spirito gioviale aveva dedicato tutta la propria vita al lavoro. Le esequie Martedì 28 giugno alle 16,00 nella Basilica di San Barnaba a Marino.

I ministri Franco e Cingolani firmano il Decreto carburanti. Sconto di 30 cent fino al 2 agosto

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, Daniele Franco, e il Ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, hanno firmato il Decreto Interministeriale che proroga fino al 2 agosto le misure attualmente in vigore per ridurre il prezzo finale dei carburanti. Si estende così fino a tale data il taglio di 30 centesimi al litro per benzina, diesel, gpl e metano per autotrazione.

ANITA: Baumgartner, senza correttivi per autotrasporto meglio non prorogare taglio accise carburanti

(FERPRESS) – Roma, 23 GIU – Le notizie secondo le quali il Governo sta valutando una nuova proroga del taglio accise sui carburanti in vista dell'estate, preoccupano le imprese di autotrasporto con veicoli a basso impatto ambientale.

“Siamo molto preoccupati dalle indiscrezioni che circolano in questi giorni per gli effetti di una possibile proroga del taglio accise fino a settembre in maniera generalizzata, senza che siano valorizzate le imprese di autotrasporto che in questi anni hanno investito e continuano a investire in veicoli moderni e che credono

fortemente nella transizione ecologica – dichiara il Presidente di ANITA Thomas Baumgartner – a tal punto che preferiamo che la misura non venga prorogata, visto che il settore non ne ha beneficiato anche a causa del fatto che lo sconto sulle accise è stato assorbito dall'aumento del prezzo del carburante, avvantaggiando solamente le compagnie petrolifere.”

Il provvedimento che riduce le accise sul gasolio, attualmente fino all'8 luglio, comporta infatti la contestuale e momentanea esclusione dal beneficio del rimborso delle accise, autorizzata dall'Europa e riconosciuta alle sole imprese con veicoli di classe ambientale euro V ed Euro VI – vale a dire quelli di ultima generazione – andando di fatto ad avvantaggiare le imprese con veicoli più inquinanti.

Occorre quindi domandarsi se il taglio delle accise è ancora lo strumento idoneo per il settore, tenuto conto che l'imminente riconoscimento di uno specifico credito d'imposta alla categoria per colmare il gap, sconta i limiti delle norme europee sugli aiuti di Stato e rischia di penalizzare le imprese più strutturate.

“Per questi motivi – prosegue Baumgartner – pur apprezzando l'operato del Governo preferiamo che la misura non venga prorogata o che l'autotrasporto venga escluso da un' eventuale proroga del taglio delle accise sul gasolio”.

Negli ultimi giorni il prezzo del gasolio è tornato ad aumentare in maniera considerevole, superando la soglia dei 2 euro/litro, nonostante il taglio delle accise.

“Ciò dimostra, a maggior ragione, che gli interventi delle Istituzioni si devono orientare verso strade diverse come la fissazione di un tetto massimo del prezzo delle materie prime o azioni più incisive di contrasto a possibili speculazioni in atto” – ha infine concluso Baumgartner.

Consip: aggiudicata in 3 mesi gara “Autobus a metano” del Piano nazionale complementare

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – La semplificazione del processo di gara adottato da Consip ha consentito in soli 3 mesi di aggiudicare l'Accordo quadro per la fornitura di oltre 1.000 autobus suburbani ed extraurbani con alimentazione a metano destinati alle amministrazioni centrali/locali e alle aziende di trasporto pubblico (ATP).

La gara – suddivisa in 8 lotti per un valore complessivo di 441 mln/€ – metterà a disposizione delle PA uno strumento per acquistare rapidamente, attraverso un contratto “pronto all'uso”, autobus di diverse tipologie con le risorse previste dal fondo PNC (complementare al PNRR), rispettando le stringenti tempistiche fissate dal DM n. 315 del 02/08/2021.

Ad oggi Consip ha pubblicato complessivamente 20 iniziative PNRR-PNC, per un valore bandito complessivo di 8,4 mld/€, di cui 5 già aggiudicate con un tempo medio di 6 mesi.

Consip, aggiudicata la prima gara per gli acquisti PNRR in ambito mobilità

(FERPRESS) – Roma, 23 GIU – Consip ha aggiudicato l'Accordo quadro per la fornitura alle PA di autobus suburbani ed extraurbani con alimentazione metano destinati alle amministrazioni centrali/locali e alle aziende di trasporto pubblico (ATP).L'iniziativa mette a disposizione oltre 1.000 veicoli di diverse dimensioni (di cui

oltre 800 alimentati a metano compresso CNG e circa 200 alimentati a metano liquido LNG) che le PA potranno acquistare utilizzando le risorse del Fondo Complementare al PNRR destinate all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano (DM infrastrutture e mobilità sostenibili n° 315 del 02/08/2021).

Tra i vantaggi dell'utilizzo dell'Accordo quadro si evidenzia l'opportunità di disporre di più fornitori, di una significativa ampiezza di gamma, di una elevata personalizzazione della fornitura sulla base delle proprie esigenze con colori, livree, equipaggiamenti aggiuntivi per il posto di guida e per il vano passeggeri, dispositivi di bordo in uso per il TPL, Sistemi assistenza alla guida – ADAS, misure anti-Covid, dispositivi per la sicurezza dei passeggeri o impiego di un servizio di manutenzione full service.

Due le opzioni di acquisto previste per le amministrazioni:

nel caso di acquisto di autobus senza personalizzazioni specifiche, le PA potranno effettuare un ordine diretto, utilizzando per la scelta del fornitore un "comparatore" messo a disposizione da Consip, che individua la migliore offerta tecnico-economica, in relazione al prezzo e alle prestazioni (es. autonomia, sistemi di sicurezza attiva e passiva, confort passeggeri);

nel caso di acquisto di autobus con personalizzazioni specifiche, le PA potranno rilanciare con un appalto specifico il confronto competitivo fra gli aggiudicatari dell'Accordo quadro, selezionando il fornitore con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

L'Accordo quadro avrà una durata di 18 mesi (eventualmente prorogabili di ulteriori 6) mentre i contratti stipulati dalle amministrazioni avranno una durata di 10 anni.

L'attivazione del contratto è prevista per il mese di luglio.

Per consultare l'elenco degli aggiudicatari <https://www.consip.it/bandi-di-gara/gare-e-avvisi/aq-autobus-a-metano-ed1>

Rapporto Banca Italia divario Nord-Sud. Divari in infrastrutture/servizi

(FERPRESS) – Roma, 21 GIU – E' stato presentato ieri a Roma, presso il Centro convegni Carlo Azeglio Ciampi, il rapporto "Il divario Nord-Sud: sviluppo economico e intervento pubblico", curato dagli economisti della Banca d'Italia.

"Le potenzialità di sviluppo dell'economia delle regioni meridionali – si legge nel rapporto – sono fortemente influenzate dalle condizioni di contesto, ossia dall'insieme degli elementi, difficilmente modificabili nel breve periodo, che incidono sui costi e sulla produttività delle imprese, limitando la loro capacità di stare sul mercato, di crescere, di essere competitive. Tra questi fattori figurano la dotazione di infrastrutture, la disponibilità e la qualità dei servizi pubblici, il contesto istituzionale. In tutti questi ambiti, che sono influenzati dall'intensità e dalla qualità dell'azione pubblica, le regioni meridionali registrano ritardi e carenze rispetto al resto del Paese. Tali ritardi sono generalmente risalenti nel tempo e, sebbene in anni recenti in alcuni settori si siano registrati dei miglioramenti in termini assoluti (ad esempio, nel funzionamento della giustizia e del sistema universitario), raramente sono stati innescati processi di convergenza tra il Mezzogiorno e il Centro Nord".

"La misurazione della dotazione di infrastrutture di un territorio – si legge ancora – presenta notevoli difficoltà metodologiche sia a causa dell'ampio insieme di beni capitali classificabili come infrastrutture sia per i limiti intrinseci degli strumenti analitici

tradizionalmente

utilizzati dalla letteratura economica (gli indicatori monetari o quelli fisici non danno ad esempio indicazioni su come le infrastrutture effettivamente funzionano). Bucci et al. (2021) propongono un nuovo metodo, applicato ai Sistemi locali del lavoro italiani, che fornisce una misura di accessibilità per un ampio numero di tipologie di infrastrutture.

I risultati evidenziano nel complesso uno svantaggio relativo del Mezzogiorno sia per le infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie, porti e aeroporti) sia, soprattutto, per quelle "sociali" (ospedali, impianti di smaltimento dei rifiuti). Nel caso delle reti di trasporto stradali e ferroviarie le difficoltà di accesso più rilevanti riguardano le isole, la Calabria e le aree appenniniche interne in ragione della loro maggiore distanza dalle direttrici autostradali e dagli snodi delle linee ferroviarie ad alta velocità; un maggiore ritardo delle regioni meridionali si riscontra anche per i collegamenti aerei e quelli marittimi, in particolare in relazione al traffico merci. I divari in termini di infrastrutture sociali appaiono ancora più netti e sempre a svantaggio delle regioni meridionali.

La minore offerta di servizi alla collettività da parte dei Comuni meridionali riflette l'operare congiunto di due principali fattori. Da una parte, vi è una carenza di risorse finanziarie: circa un terzo dei Comuni meridionali (18 per cento nel Centro Nord) erogava servizi inferiori e si contraddistingueva per un ammontare di spesa più bassa in confronto a enti con caratteristiche strutturali e dimensionali simili. Dall'altra, vi sono inefficienze dal punto di vista gestionale: quasi un quarto dei Comuni meridionali (13 per cento nel Centro Nord) sostenevano una spesa maggiore o uguale al fabbisogno standard ma erogavano un livello di servizi minore rispetto a quello mediamente offerto dai Comuni con caratteristiche simili.

Divari territoriali emergono anche con riguardo ai fattori organizzativi connessi con la scelta di differenti modelli operativi condotta dai Comuni per la fornitura dei servizi pubblici locali (Bardozzetti et al., 2022). Per molti di essi sono infatti configurabili diverse forme di gestione indiretta che mirano a garantire una migliore qualità ed efficienza del servizio, tra cui rientrano l'affidamento a privati attraverso appalti, a enti e imprese pubbliche, o il ricorso a forme associative (Unioni di Comuni) o ad altri soggetti pubblici mediante convenzioni. La frequenza e l'ampiezza dell'utilizzo di tali forme di gestione dei servizi risulta significativamente differenziata a livello territoriale:

il 28 per cento dell'attività complessiva nei Comuni del Mezzogiorno era gestito in forma indiretta, a fronte del 46 per cento del Centro Nord. Il divario tra Mezzogiorno e Centro Nord si estende a tutti gli ambiti di attività, e riguarda soprattutto la gestione associata mediante unioni o convenzioni (4 contro 15 per cento) e in misura minore l'esternalizzazione di servizi (24 contro 31 per cento).

Ulteriori evidenze sul tema sono fornite da Mocetti e Roma (2021) in relazione al trasporto pubblico locale (TPL), che costituisce un fattore importante di crescita e competitività dei territori, per i riflessi che ha sulle scelte di mobilità delle persone, sulla congestione urbana e, più in generale, sull'attrattività e le prospettive di sviluppo dei centri urbani. All'interno del nostro paese, il Centro e il Mezzogiorno si caratterizzano per livelli di qualità percepita del TPL significativamente inferiori a

quelli delle regioni settentrionali, in particolare per quanto riguarda la frequenza delle corse e la puntualità.

Anche i dati oggettivi confermano la presenza di divari territoriali significativi: nel Mezzogiorno è più contenuta l'offerta in rapporto alla domanda potenziale, più elevata la quota di mezzi di trasporto vecchi e altamente inquinanti e meno diffuso l'uso dei sistemi di infomobilità. Nell'insieme, la scarsa quantità e qualità dell'offerta di TPL si associa a una minore domanda di tali servizi da parte della popolazione che, a sua volta, rende l'attività poco redditizia: il costo del servizio in rapporto ai passeggeri risulta più elevato nel Mezzogiorno, comprimendo dunque i margini operativi delle aziende di gestione, dato che, anche per i più bassi redditi medi, esso non può essere compensato da aumenti del prezzo dei biglietti. I peggiori indicatori di bilancio delle società cui è affidato il TPL nel Mezzogiorno possono dipendere in parte anche da inefficienze nella gestione di tali imprese: l'incidenza del costo del lavoro sul fatturato, ad esempio, nel Mezzogiorno è più elevata anche controllando per la dimensione del mercato e non sembra quindi spiegata dal mancato sfruttamento di economie di scala.

Anche le caratteristiche degli operatori che gestiscono il TPL potrebbero giocare un ruolo rilevante: nelle regioni meridionali risulta più elevata la percentuale di casi in cui il servizio è stato assegnato senza un confronto competitivo ed è stato oggetto di proroga, caratteristiche che si associano all'affidamento del servizio a società mediamente meno efficienti.

Anav: da bus TPL solo 0,5% delle emissioni. Transizione energetica graduale la strategia più giusta

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – Anav, l'Associazione del trasporto di passeggeri con autobus di Confindustria, ha presentato i risultati dello studio "Transizione energetica nel TPL" condotto dal Politecnico di Milano che evidenziano alcune possibili criticità di una transizione immediata alle alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus di TPL e la compatibilità energetica, ambientale ed economica di una transizione più graduale attraverso il mantenimento di una percentuale decrescente nel tempo di nuovi autobus di TPL ad alimentazione tradizionale e ibrida di ultima generazione.

"Lo studio ha riscontrato che una transizione graduale verso l'elettrico, l'idrogeno e il biometano è compatibile con il surplus di fabbisogno energetico previsto nei piani nazionali, a differenza di una transizione immediata che comporterebbe di rivedere il fabbisogno energetico da fonti rinnovabili previsti per i mezzi di TPL su strada", ha spiegato il Professor Pierluigi Coppola nel presentare lo studio. "Con questo studio approfondito e solido del Politecnico di Milano abbiamo voluto mettere a disposizione della politica, delle istituzioni e degli esperti elementi utili a valutare le strategie più efficaci per una transizione energetica del TPL con autobus che sia realistica e sostenibile, a beneficio del Paese – ha dichiarato il Presidente Nicola Biscotti – evidenziando vincoli energetici, costi e impatti ambientali dei diversi scenari. Quello che emerge è che la transizione immediata alle alimentazioni alternative, volendo sostituire tutti i bus con anzianità superiore a 15 anni, richiederebbe da qui al 2033 tra i 18 e i 22 miliardi di euro in termini di costi complessivi attualizzati, mentre una transizione graduale comporterebbe un minore costo valutato sino a 7 miliardi di euro, risorse che potrebbero essere utilizzate per il

potenziamento e la qualità dell'offerta di servizio. Una giusta gradualità nella transizione energetica sarebbe, peraltro, pressoché neutra sotto il profilo ambientale, con variazioni rispetto alla transizione rapida che, rapportate alle emissioni del settore allargato dei trasporti in Italia, restano comprese tra lo 0,1% e lo 0,3% per l'anidride carbonica e tra lo 0,1% e lo 0,4% per gli inquinanti".

Il processo di transizione energetica del TPL è già in atto e costituisce un processo irreversibile di sviluppo che potrà rendere l'offerta di servizio più attrattiva e competitiva, per una piena realizzazione del target fissato dal PNRR di trasferire entro il 2030 il 10% della mobilità privata motorizzata verso i sistemi di mobilità collettiva, con un impatto rilevante in termini di riduzione di emissioni nocive e di CO₂. Il trasporto con autobus è una componente primaria della sostenibilità ambientale spostando ogni giorno, nel sistema di TPL, oltre 15 milioni di passeggeri con un peso di solo lo 0,7% sul totale complessivo delle emissioni climalteranti, considerando anche i bus impiegati nei servizi commerciali. "Le risorse statali al momento disponibili per il rinnovo del parco autobus di TPL con veicoli puliti sono di poco superiori agli 8 miliardi di euro e i gestori di TPL potrebbero dare, investendo risorse proprie, un contributo determinante al processo purché tecnicamente sostenibile e compatibile con i tempi di ammortamento e la durata dei contratti di servizio", ha concluso Biscotti.

Consulta la [sintesi pre convegno](#)

ANAV: Catalano, esiste un tema TPL extraurbano, ma non va usato come Lexotan per non cambiare

(FERPRESS) – Roma, 24 Giugno – "Lo studio presentato dal Politecnico di Milano e il tradizionale interesse di una associazione come Anav al trasporto extraurbano, evidenzia che c'è una problematica che riguarda questa modalità di trasporto e che va affrontata, ma che non può essere usata come un Lexotan, cioè come un farmaco che solleva dall'ansia di un cambiamento, che invece va realizzato anche in questo settore".

Giuseppe Catalano, responsabile della Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, è intervenuto al convegno indetto da Anav su "Transizione energetica e mobilità sostenibile: analisi delle prospettive e delle criticità", spronando una categoria alle prese con una serie di problematiche indubbiamente complesse (e che successivamente preciserà il neo presidente di Anav, Nicola Biscotti) realizzare comunque gli obiettivi di una transizione energetica e ambientale nei tempi previsti, che lo studio del Politecnico di Milano e la stessa Anav ritengono possano essere troppo stringenti.

Catalano ha ricordato che nessuna statistica, necessariamente complessiva, può evidenziare le specificità e le problematiche di alcune emergenze ambientali, come il fatto che la pianura padana sia un territorio sottoposto a procedura di infrazione ambientale in ambito UE perché supera costantemente i limiti di inquinamento fissati a livello europeo. La sfida della transizione energetica va vinta quindi – ha sostenuto Catalano – dal settore dei trasporti perché questo settore investe più direttamente la vita quotidiana e soprattutto trascina con sé tutta una serie di comportamenti, anche da parte del settore industriale, ed è la ragion per cui proprio su questo settore sono stati concentrati investimenti e risorse come mai finora avvenuto in passato. Il responsabile ministeriale ha però ricordato che, se la direzione strategica

nazionale è chiara e ben definita, l'attuazione dei processi va poi affidata ai territori e alle responsabilità delle singole aziende, e per questo è importante che si guardi attentamente nella concreta realtà del settore. Catalano ha ricordato che c'è l'esigenza di adeguare il Fondo nazionale trasporti per tener conto dei vari fenomeni nel frattempo intervenuti (inflazione, costo materie prime, etc.), ma ha altresì evidenziato che non si potranno seguire i criteri della spesa storica per la ripartizione delle risorse, se non per via temporanea e in presenza di significativi processi di riorganizzazione; nei fatti – ha continuato Catalano – permane una forte differenziazione territoriale, ma anche di comportamenti: nonostante i molti fondi messi a disposizione, una regione come il Molise non ha investito nel rinnovo del parco mezzi, mentre – dall'altro lato – il sindaco di Venezia ha annunciato l'acquisto di 110 autobus ad idrogeno e l'installazione della prima stazione di rifornimento di idrogeno realizzata da ENI.

ANAV: Biscotti, esponiamo criticità per fare transizione energetica, non per non farla. Serve una politica industriale

(FERPRESS) – Roma, 24 Giugno – “Non abbiamo sollecitato al Politecnico di Milano e al professor Pierluigi Coppola uno studio sulla transizione energetica nel trasporto pubblico locale per non fare il processo di transizione, ma piuttosto per farlo nel modo che effettivamente consenta a tutti i settori e a tutte le aziende di crescere e di non essere penalizzate”. E' quanto ha sottolineato il neo presidente di Anav, Nicola Biscotti, a conclusione del convegno indetto dall'associazione su “Transizione energetica e mobilità sostenibile: analisi delle prospettive e delle criticità”, che si è tenuto dopo l'assemblea che ne ha ratificato l'elezione.

Biscotti ha spiegato che Anav rivendica una vera politica industriale, dunque la definizione delle condizioni di sistema all'interno delle quali le aziende che effettuano i servizi di trasporto pubblico locale possono orientare i loro investimenti e le loro scelte strategiche. “Chiediamo di analizzare e valutare le varie problematiche in concreto: ad esempio, è sostenibile che l'alimentazione con idrogeno possa costituire un'interessante soluzione per i trasporti extraurbani? Ma guardiamo contemporaneamente agli attuali limiti che stabiliscono che le stazioni di rifornimento da idrogeno possano essere solo una sull'intero territorio provinciale, il che rende impossibile organizzare dei servizi di autobus con rientri in deposito che abbiano un valore economico. Si tratta, insomma, di valutare tutta una serie di problematiche, la gran parte delle quali non ricade nelle responsabilità delle aziende di TPL, e che fa parte invece della necessità di costruire un intero complesso industriale”, ha proseguito ancora il presidente di Anav.

Biscotti ha poi concluso ricordando che il vero obiettivo, anche e soprattutto in funzione delle compatibilità ambientali, è trasportare il maggior numero di persone col trasporto pubblico; e, in questo senso, non bisogna abbandonare l'obiettivo di investire fortemente sull'intermodalità, potenziando le capacità di integrazione tra le varie modalità, ma anche prestando attenzione alla necessità di rinnovare e razionalizzare il funzionamento e le capacità recettive delle autostazioni di bus, favorendo i progetti più volte presentati e suggeriti da Anav.

ANAV: Margiotta, studio un contributo per fare. Un doppio binario per TPL urbano e extraurbano?

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – “Lo studio del Politecnico di Milano sulla transizione energetica nel trasporto pubblico locale è un contributo per fare la transizione ecologica, e non il contrario. Evidenzia dati e cifre che inducono a riflettere, e spetta poi alla politica e ai tecnici definire le modalità di un processo che è necessariamente di sistema, e quindi coinvolge una pluralità di soggetti”. Il senatore Salvatore Margiotta, capogruppo PD in Commissione Lavori Pubblici Senato e già sottosegretario al ministero delle Infrastrutture, è intervenuto al convegno indetto da Anav su “Transizione energetica e mobilità sostenibile: analisi delle prospettive e delle criticità”, in occasione dell’assemblea annuale che ha portato all’elezione del nuovo presidente Nicola Biscotti.

Margiotta ha sostenuto che il documento, in sintesi, reclama una maggiore gradualità nel processo di transizione energetica ed evidenzia una serie di criticità che fanno riferimento all’intero sistema della produzione industriale, stante la complessità dei tempi necessari alla completa maturazione delle tecnologie di produzione dell’idrogeno o di altre energie alternative. “Dateci più tempo per lavorare può non essere una richiesta illogica – ha sostenuto Margiotta – purché sia chiaro il punto dove si vuole arrivare. Inoltre, può non essere inutile prevedere che si proceda su un doppio binario, investendo fortemente sull’elettrico nelle aree urbane e sperimentando tecnologie alternative nel trasporto extraurbano”, ha osservato ancora il senatore, che ha però voluto concludere citando un dato che gli deriva dalla sua lunga esperienza di lavoro nel settore dei trasporti e per la difesa dell’ambiente: “Quando il protocollo di Kyoto ci poneva gli obiettivi ridurre del 20% le emissioni di gas a effetto serra, portare al 20% il risparmio energetico e aumentare al 20% il consumo di fonti rinnovabili, sembravano obiettivi ambiziosi e semmai irraggiungibili, invece oggi siamo andati molto più avanti e con una prospettiva di molto maggiore che dovrebbe renderci orgogliosi”, ha concluso il senatore.

Anfia accoglie con grande favore la notizia del possibile rientro delle produzioni in Italia di IVECO BUS

(FERPRESS) – Torino, 21 GIU – ANFIA accoglie con grande favore la notizia del possibile rientro delle produzioni in Italia di IVECO BUS, che, per avviare investimenti manifatturieri e attività di ricerca e sviluppo, coglierà l’opportunità prevista dal PNRR per lo sviluppo e la transizione della filiera autobus.

Iveco Group ha infatti annunciato l’intenzione di presentare domanda per sottoscrivere un Contratto di Sviluppo al Ministero dello Sviluppo Economico, per avviare investimenti e attività che si avvarranno delle competenze e dei prodotti della filiera automotive nazionale, dando particolare attenzione al settore della componentistica.

Se la domanda verrà accettata, il passaggio a una fase progettuale avanzata e quindi operativa avverrebbe già nel corso del 2022, con l’ambizione del Gruppo di produrre i primi autobus già nella primavera del 2023.

“E’ un’ottima notizia per tutta la filiera produttiva automotive italiana – commenta Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA. Il possibile ritorno delle produzioni di IVECO BUS

in Italia è segno che il lavoro fatto in questi anni, anche da ANFIA, per riportare il trasporto pubblico locale al centro dell'agenda politica del Paese sta dando i suoi frutti. Il riposizionamento competitivo della filiera autobus è sempre stata una nostra priorità e l'incremento delle produzioni nazionali di veicoli per il trasporto collettivo a zero e a basse emissioni, che vede impegnati tutti e tre i Costruttori italiani, è un passo importante che conferma la volontà della nostra filiera industriale di vivere da protagonista la transizione ecologica della mobilità.

Si tratta di una scelta che, oltre a dare un'importante spinta al processo di rinnovamento del parco circolante autobus italiano, valorizza e guarda al futuro delle competenze ed eccellenze già esistenti sul territorio, contribuendo alla salvaguardia della competitività della nostra supply chain e dell'occupazione". L'auspicio di ANFIA è che anche altre aziende della filiera riescano a breve a cogliere l'opportunità data dal PNRR per valorizzare investimenti e sviluppo di nuove soluzioni di mobilità.

#MissionItalia2022: Lebruto (FS Sistemi Urbani), dialogo ferrovia-città per una nuova mobilità

(FERPRESS) – Roma, 23 GIU – “La trasformazione dei trasporti non può avvenire senza un dialogo tra ferrovia e città, e per questo Sistema Urbani, a capo del Polo Urbano del Gruppo FS, è l'interfaccia per integrare la mobilità urbana con quella ferroviaria”. Lo ha sottolineato Umberto Lebruto, amministratore delegato di FS Sistemi Urbani, nell'ambito del panel Le misure per la mobilità dei comuni e delle città metropolitane, organizzato in occasione dell'evento Missione Italia dell'ANCI, tenutosi presso il Centro Congressi La Nuvola di Roma.

È l'intermodalità secondo Umberto Lebruto la parola chiave per uno shift modale non più rinviabile, che deve coinvolgere anche il mondo della logistica. “Come Gruppo FS siamo proprietari di aree dismesse che vogliamo mettere a disposizione della logistica del primo e dell'ultimo miglio”. Il tutto con uno sguardo alla sostenibilità, come sottolineato dal Piano Industriale decennale del Gruppo FS “che punta del soddisfacimento del 40% del nostro fabbisogno energetico tramite autoproduzione di rinnovabili sulle nostre aree, per alimentare con energia green stazioni e treni”.

Nella due giorni del 22 e 23 giugno dell'Associazione dei Comuni italiani è stato il PNRR al centro di un confronto tra decisori pubblici, sindaci e imprese che ha voluto fare il punto sullo stato degli investimenti e sulle riforme che accompagneranno la realizzazione di un Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che ha affidato al Gruppo FS 25 miliardi di euro.

Il panel dedicato alla mobilità ha visto l'intervento da remoto del Commissario Europeo all'Economia Paolo Gentiloni ed è stato introdotto dall'intervento del Ministro per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, che ha ribadito l'importanza di investire su una mobilità sostenibile in senso ambientale, economica e sociale che punti sul trasporto pubblico locale e scoraggi il mezzo privato. Va in questo senso l'innovativa piattaforma StationLAND di RFI, citata dal Ministro Enrico Giovannini nel suo intervento come esempio di una tecnologia che elaborando big data migliora il rapporto tra stazione e territorio, per un servizio più efficiente anche in ottica multimodale.

E proprio la centralità del cliente nel servizio della mobilità è stata al centro del workshop a cui nel pomeriggio del 23 giugno ha partecipato Luigi Contestabile, Responsabile sviluppo dei servizi di stazione di RFI che ha ribadito l'impegno del Gruppo FS per una mobilità smart votata alla multimodalità dei servizi di trasporto. Nell'ambito dell'evento organizzato dall'ANCI è intervenuto anche il Direttore Regionale di Trenitalia Lazio Silvio Damagini, che nel panel Rigenerazione culturale e sociale dei Borghi: un cantiere nazionale di mercoledì 22 giugno, ha sottolineato il ruolo del turismo di prossimità quale leva per lo sviluppo, la crescita e la riscoperta dei territori con i treni regionali, anche grazie alle numerose offerte e azioni ad hoc che guardano all'incremento di soluzioni di viaggio sempre più intermodali.

Frecce scontate per chi sceglie una crociera MSC. Partnership all'insegna della mobilità sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – A chi sceglie una crociera MSC è dedicato uno sconto fino al 50% per viaggiare a bordo delle Frecce di Trenitalia e raggiungere i porti d'imbarco. È la nuova partnership che la società di trasporto del Gruppo FS ha messo in campo per disincentivare gli spostamenti con l'auto privata a favore di una mobilità sempre più sostenibile, veloce e conveniente, obiettivo principale dell'offerta di viaggio per l'estate 2022 lanciata dalla Summer Experience di Trenitalia.

“L'accordo con MSC Crociere conferma l'attenzione di Trenitalia verso iniziative che promuovono scelte integrate e favoriscono un ecosistema di intermodalità dedicato agli spostamenti turistici, in un settore in crescita e particolarmente attrattivo per molte fasce di clientela come quello delle crociere. In questo modo i crocieristi, utilizzando il treno, potranno ottimizzare l'organizzazione del viaggio e raggiungere i porti di imbarco in maniera confortevole ed ecosostenibile” ha sottolineato Pietro Diamantini, Direttore Business Alta Velocità di Trenitalia.

Ma come ottenere la promozione dedicata ai crocieristi? Una volta acquistata una crociera MSC verrà comunicato un codice sconto da utilizzare su [trenitalia.com](https://www.trenitalia.com), sull'app Trenitalia o presso tutte le agenzie di viaggio abilitate. Il biglietto a tariffa scontata per le Frecce di Trenitalia è previsto per tutte le partenze e gli arrivi nei porti di: Roma-Civitavecchia, Napoli, Venezia, Genova, Trieste, Ancona, Bari e Brindisi.

REGIONE LAZIO

Partnership Aeroporti di Roma e Leonardo su equipaggiamento vertiporti

(FERPRESS) – Roma, 22 GIU – “A Madrid insieme a Leonardo, in occasione del World ATM Congress – il più importante appuntamento internazionale dedicato alla gestione del traffico aereo (ATM) – abbiamo annunciato una partnership per equipaggiare i vertiporti con soluzioni tecnologiche e equipaggiamenti di terra a beneficio della mobilità aerea del futuro”

E' quanto si legge in un post su Facebook sulla pagina ufficiale di Aeroporti di Roma. “Leonardo – prosegue il post-, leader mondiale nelle tecnologie e soluzioni per il controllo del traffico aereo (ATC) e la gestione aeroportuale, è impegnata da tempo nello sviluppo del sistema di controllo del traffico aereo unmanned (UTM) e in una serie di sperimentazioni con mezzi a pilotaggio remoto nel campo della Advanced Air Mobility (AAM), mentre noi di Aeroporti di Roma, con “UrbanV”, siamo attivamente impegnati per progettare e gestire infrastrutture di terra dedicate all'Advanced Air Mobility e nello sviluppo di un network di vertiporti a beneficio delle città di Roma, Venezia, Bologna e della Costa Azzurra e a livello globale come first movers del nascente settore”.



GoOpti sbarca a Roma per collegare la città agli aeroporti in modo conveniente e sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 21 GIU – Addio ansia pre-partenza, affidati a GoOpti. La piattaforma online (www.goopti.com/it), che permette di prenotare il proprio door-to-door transfer low-cost condiviso o privato da e per i principali aeroporti in totale comfort e serenità, arriva a Roma per collegare la città con gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino.

La piattaforma offre un servizio personalizzato e sicuro, con pick-up direttamente da casa, permettendo così di risparmiare sui costi di benzina, parcheggio e pedaggio dell'autostrada e mettendo a disposizione tariffe veramente vantaggiose.

Un modello completamente sostenibile che contribuisce a ridurre le emissioni di CO₂, poiché l'utilizzo condiviso di una navetta sostituisce 2,84 auto dalla strada, riducendo così complessivamente, la circolazione di circa 500.000 veicoli e abbattendo le emissioni di CO₂ di 22.000 tonnellate.

GoOpti è conveniente e propone prezzi trasparenti senza sorprese alla fine del viaggio, premiando i passeggeri che prenotano in anticipo – sin dal momento della prenotazione del volo – per un rapido, comodo e piacevole trasferimento verso la

destinazione selezionata. È affidabile in quanto tutti i trasferimenti sono sempre garantiti, anche se si è l'unica persona a bordo del veicolo. È anche semplice e rapido, grazie alla procedura di prenotazione online che consente di adattare le tempistiche di trasferimento ai propri desideri, orari e budget.

GoOpti è presente in Italia a Trieste, Udine, Padova, Verona, Vicenza, Brescia, Milano e ora a Roma, nelle tratte da e per gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Verona Valerio Catullo, Venezia Marco Polo, Treviso Antonio Canova, Trieste, Bologna Guglielmo Marconi.

“Semplificare la vita dei passeggeri e rivoluzionare il modo in cui le persone pensano e vivono i trasporti: è questo il nostro obiettivo. Dopo due anni di pandemia, siamo davvero contenti di riaccendere i motori e finalmente approdare a Roma. E' per noi una grande sfida, considerato che ogni giorno si registra un numero elevatissimo di persone che si dirigono verso gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino o che viaggiano verso il centro città” – Tomaž Lorenzetti, Co-Founder and Head of business development di GoOpti – “Con la nostra soluzione di trasporti sostenibile, su misura e a costi contenuti, vogliamo essere un partner primario sia per i viaggiatori, sia per gli aeroporti e le compagnie aeree, per creare un modello all-inclusive che integri sempre più le offerte, ma soprattutto che aiuti i passeggeri a vivere sereni il viaggio, potendo conoscere sin dalla prenotazione i costi del servizio ed eliminando l'ansia dovuta ai numerosi cambi necessari a raggiungere la propria destinazione” – Tomaž Lorenzetti, Co-Founder and Head of business development GoOpti.

Porto di Civitavecchia: al via nuovo traffico del bitume. Lo scarico avverrà direttamente sui camion

(FERPRESS) – Civitavecchia, 21 Glu – Il porto di Civitavecchia è il primo scalo italiano dove si scarica il bitume direttamente sui camion, senza passare da depositi dedicati. Il traffico della società So.De.Co., che si avvale dell'impresa art. 16 Cilp, oggi ha visto l'arrivo della prima nave alla banchina 24.

La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina.

Il lavoro amministrativo dell'AdSP per consentire al porto di acquisire questo nuovo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70mila e le 90mila tonnellate l'anno, è stato particolarmente complesso ed è iniziato diversi mesi fa.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale come previsto dall'art. 8 comma F della legge 84 ha istituito, in una prima fase, un gruppo di lavoro coordinato dalla stessa AdSP, con il dirigente Lelio Matteuzzi, con Agenzia delle Dogane, Capitaneria di Porto, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e comando provinciale dei Vigili del Fuoco, per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel porto di Civitavecchia, senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline.

Successivamente si è reso necessario convocare anche una commissione ex art. 48 Cod. Nav., che, con la condivisione del MIMS, ha dato ulteriori indicazioni al gruppo di lavoro, sulla base delle quali l'AdSP ha rilasciato l'autorizzazione all'introduzione del traffico del bitume con modalità Ship to Truck nel porto di Civitavecchia, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934.

Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l'arrivo di una nave al mese (poi diventeranno 2).

Particolarmente soddisfatto il presidente dell'AdSP Pino Musolino, che stamattina si è recato in banchina per un sopralluogo prima dell'inizio delle operazioni: "Questo lavoro rappresenta l'inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. È l'esempio di come questa attività che abbiamo iniziato per la differenziazione dei traffici si stia concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali di essere una delle materie necessarie alla realizzazione di opere e interventi di grande importanza. Il porto di Civitavecchia, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio, ma del Sistema Paese: al servizio di quel lavoro che l'Italia deve portare a termine per la ripresa e per realizzare quanto previsto dal PNRR".

Grimaldi Lines torna a puntare sul porto di Civitavecchia: nuova linea per Valencia

(FERPRESS) – Civitavecchia, 23 GIU – È partita nei giorni scorsi la nuova linea trisettimanale ro-ro di Grimaldi Lines Civitavecchia-Livorno-Savona-Valencia. L'armatore utilizza tre unità, le due nuovissime a propulsione ibrida Eco Valencia e Eco Barcellona e un eurocargo.

Le tre navi operano sulla banchina 26 e sulla nuova 29, con una capacità dei piazzali di 50.000 mq. Piazzali che saranno stabilmente pieni con circa 800 semi-rimorchi.

Le tre navi in import/export caricano 180/200 semirimorchi a tratta e tutte le operazioni si svolgono all'interno dell'area operativa senza interferire sulla viabilità ordinaria.

"Si tratta – commenta il presidente dell'Adsp Pino Musolino – di un altro risultato molto importante messo a segno sul fronte delle autostrade del mare, i cui indicatori nell'ultimo anno sono tutti positivi. Ci fa inoltre grande piacere che un armatore del calibro di Grimaldi torni evidentemente a puntare su Civitavecchia, con una nuova linea con la Spagna che ha Civitavecchia come porto italiano di riferimento e si aggiunge al collegamento diretto quotidiano già in essere con Barcellona. Con questa linea, ad alto valore aggiunto, iniziamo da subito a sfruttare al meglio i più recenti investimenti infrastrutturali, sia in termini di nuovi attracchi che di piazzali disponibili soprattutto per semi-rimorchi dei traffici ro-ro".

Proprio per incentivare ed agevolare l'utilizzo di vai di ultima generazione, a zero emissioni in porto, sulla banchina 29 costruiremo, come già previsto nel Piano Strategico, un "dolphin", che consentirà di dotare la banchina di una bitta in più ormeggiare le unità più lunghe, e che ci offrirà due ulteriori vantaggi: la vicinanza della nuova banchina al varco nord, per agevolare la viabilità all'interno del porto e dal punto di vista nautico si andranno a risparmiare circa 40/45 minuti di attraversamento del canale del porto, sia in entrata che in uscita, a tutto vantaggio della competitività della linea.

ROMA CAPITALE

Roma: approvate linee guida per Piano Urbano Parcheggi

(FERPRESS) – Roma, 20 GIU – La Giunta di Roma Capitale ha approvato venerdì una delibera con le Linee Guida del nuovo Pup – Piano Urbano Parcheggi – in cui vengono definiti i criteri e le regole da seguire per la localizzazione degli interventi finalizzati alla realizzazione di parcheggi e per l'individuazione dell'operatore economico. L'approvazione delle Linee Guida è propedeutica ai fini della futura approvazione del Nuovo PUP.

Con l'obiettivo di superare gli aspetti più critici evidenziati nel corso dell'attuazione del precedente PUP, la realizzazione dei parcheggi deve rispondere a determinati criteri: necessità per il sistema di mobilità cittadino; efficacia delle soluzioni proposte sul riuso degli spazi urbani per pedoni e trasporto pubblico; recupero degli spazi in superficie da destinare a servizi per la città; garanzie effettive in termini di qualità dei progetti e delle opere realizzate; attuazione di un reale processo di condivisione con i cittadini di concerto con i Municipi territorialmente interessati.

“È nostra intenzione dare una svolta nel settore parcheggi perché lo consideriamo fondamentale per riattivare il sistema della mobilità cittadina – ha dichiarato l'Assessore alla Mobilità di Roma Capitale Eugenio Patanè – per questo motivo abbiamo pensato di apportare notevoli modifiche rispetto al precedente Piano. Abbiamo innanzitutto eliminato la procedura per cui al proponente per iniziare l'opera era sufficiente avere l'approvazione della scheda Pup da parte dell'amministrazione. Dopo la realizzazione dell'opera i proponenti vendevano privatamente i parcheggi versando successivamente gli oneri concessori al Comune. Abbiamo sostituito questo meccanismo con l'introduzione della procedura competitiva. Altra novità è quella che riguarda il centro storico in cui, in coerenza con le politiche dell'amministrazione di ridurre progressivamente il traffico privato, si potranno realizzare soltanto parcheggi pertinenziali. Per l'area esterna alle Mura Aureliane potranno essere realizzati parcheggi pertinenziali e a rotazione e, dalla Fascia 3 del PGTU, parcheggi di scambio”.

“Rispetto al precedente Piano inoltre – aggiunge Patanè – non sono previste proposte di parking che prevedono la costruzione di box ma strutture dotate solamente di stalli per la sosta. Fondamentale infine sarà il ruolo dei Municipi con i quali saranno valutate le proposte e i luoghi dove realizzare le nuove aree di sosta. I Municipi, inoltre, potranno gestire direttamente le procedure di evidenza pubblica, la manutenzione e la gestione delle aree in superficie”.

Roma riparte, la città si connette: Patanè, Capitale diventi snodo europeo di mobilità

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – “Sono stati sei mesi complessi, di duro lavoro e la cosa che ci ha fatto molto piacere è che abbiamo affrontato questa complessità come un'impresa di squadra. Abbiamo sentito tutte le istituzioni vicine alla Capitale e per questo devo ringraziare la Regione Lazio, le aziende pubbliche che hanno capito la necessità di portare la questione “Roma” a livello nazionale e, nello specifico, la mobilità di Roma come una questione di interesse nazionale”.

Così l'assessore ai Trasporti di Roma Capitale, Eugenio Patanè, nel corso del suo intervento all'incontro dal titolo “Roma riparte. La città si connette. Innovazione,

sostenibilità, infrastrutture". "Abbiamo raggiunto dei risultati, piccole grandi e delle imprese che possiamo portare oggi all'attenzione della città. Nello specifico, abbiamo evitato il blocco dei 23 treni della metro A, e per questo voglio ringraziare il ministero dei Trasporti per l'emanazione del Decreto infrastrutture che prevede la revisione dei treni della metro B e della metro C. Abbiamo ottenuto un finanziamento da parte del MIMS di 1,6 mld per proseguire nella realizzazione della metro C e questo ci consente di andare avanti nella realizzazione della stazione Venezia e della tratta T2, del TVA, dei lavori per il rifacimento del tram 8, abbiamo affidato la gara per i treni della metro A e B, abbiamo affidato la gara per le linee tram nuove e preso in carico la tratta ferroviaria Roma-Pantano e ottenuto i soldi per la manutenzione dell'armamento tramviario che era in condizioni disastrose. E' di qualche giorno fa la riapertura della stazione Vigna Clara dopo 32 anni di stop, mentre il 4 luglio partiranno i lavori di manutenzione della linea A da Anagnina a Ottaviano così come i lavori per il tram 8 che si fermerà per 8 mesi"

L'assessore ha poi aggiunto che ci saranno "novità positive nelle prossime ore per la ferrovia Roma-Lido, sono stati stanziati 299 mln nel PNRR per 411 autobus elettrici e la relativa elettrificazione delle rimesse, oltre a 70 bus ibridi. Abbiamo riattivato il filobus della Laurentina, acquistato il deposito di via Ragusa, affrontato e portata a soluzione il contenzioso con Roma Metropolitane e prorogata la gratuità delle tessere over 70. Abbiamo voluto richiamare in Campidoglio gli autisti per farli sentire parte di una stessa squadra, abbiamo attivato la Linea Opera per portare i cittadini dalle periferie a teatro, abbiamo vinto il bando MaaS for Italy che cambierà volto della mobilità, è partita la sperimentazione del sistema tap and go, abbiamo avviato un il project financing per il parking di Cornelia e affidato l'area parcheggio nella zona di Piazzale della Radio con la previsione di realizzare 450 posti".

"Per quanto riguarda le ciclabili – ha proseguito Patanè – abbiamo approvato una delibera per la realizzazione di 15 piste ciclabili per 54 km complessivi da realizzare con 14 mln, sono stati stanziati 4 mln per sistemazione i black point per la gestione degli incroci pericolosi e abbiamo deciso di approvare comunque il Pums anche se parte di questo Piano non lo condividevamo ma siamo pronti a modificarlo. E' stata approvata la gestione delle colonnine elettriche, ed è allo studio per la regolamentazione di una nuova fascia verde come low emission zone e sono in approvazione le nuove linee guida su sharing mobility. Devo dire che l'aspetto che più ci è saltato agli occhi è di aver trovato una città sconnessa dal mondo e da se stessa. Roma non è riuscita a diventare uno snodo europeo di mobilità, non si è mai connessa alle coste del suo Paese, al proprio aeroporto e quindi dobbiamo riconnettere la nostra città al resto del Paese e al resto del mondo. Ci sono 350 mila macchina che gonfiano le nostre consolari, dobbiamo riconnettere la città con il resto della regione e rafforzare il nodo ferroviario esistente. Roma è anche sconnessa con il suo interno, avrebbe bisogno di piccoli interventi per evitare la congestione e l'utilizzo dell'auto privata. Dobbiamo togliere lo spazio al trasporto privato per riconnettere la città a un nuovo punto di vista nuovo culturale. La nostra città è anche causa di due condanne europee, per superamento pm10 e ossido di azoto, abbiamo dei dati impietosi relativi al numero di autovetture che ha superato il numero delle patenti così come i dati della sosta che sono impressionanti, infatti il 92 % del tempo queste restano e occupano il suolo collettivo per un uso privato. I costi

per la società di congestione, di inquinamento e della salute sono altissimi. Abbiamo il dovere di trasformare Roma da società autocentrica a città a misura di uomo”.

L'assessore ha poi sottolineato l'importanza di “aumentare la quantità di trasporto collettivo a partire dal ferro. Da qui al 2030 dobbiamo dare più opportunità ai cittadini di muoversi con il TPL principalmente su ferro: metro, tram, ferrovia, filobus e linee express. Sono in cantiere 4 tram per il Giubileo che incrociano i sistemi portanti del sistema rapido di massa e le linee ferroviarie importanti e ulteriori 7 tram entro il 2030. Da qui anche le aziende dovranno riorganizzarsi al loro interno. Nel 2030 avremo l'apertura delle stazioni metro Colosseo, il prolungamento da Battistini fino a Montemario e Torvecchia Montespaccato, oltre alla progettazione della metro D”.

Patanè ha poi concluso ricordando che “serve più trasporto pubblico e più qualità e questo sarà inserito nel nuovo contratto di servizio con Atac. L'amministrazione ha lanciato il progetto per riconoscere il patrimonio del trasporto pubblico locale, non vendiamo più ma vogliamo acquistare. Stiamo acquistando sia i tram che i depositi e per questo stiamo acquistando delle nuove aree. E' necessario ridefinire lo spazio fisico sulla strada che agevoli la mobilità pubblica, lo spazio delle aree scolastiche, le isole ambientali e la pedonalizzazione delle aree centrali”.

Roma riparte, la città si connette: Giovannini, mettere Capitale al centro di un sistema di trasporti

(FERPRESS) Roma, 24 GIU – “Gli italiani desiderano fare un salto verso una mobilità più ecologica ma servono degli investimenti che il nostro Governo in parte ha messo in campo ma quello che più importa è che questi investimenti previsti sono stati immaginati insieme alle amministrazioni locali e ad Anas e Rfi per cambiare la capacità del sistema nazionale di utilizzare le infrastrutture esistenti aumentando contemporaneamente la frequenza dei mezzi con un investimento tecnologico sulle reti che serve a un cambiamento significativo delle corse”.

[dcc]Lo ha sottolineato Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, nel corso del suo intervento in occasione dell'incontro “Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture”. “Oltre agli investimenti – ha poi ricordato Giovannini – sono importanti le riforme necessarie per dare seguito agli investimenti con nuove procedure, oltre all'accelerazione delle procedure degli appalti. L'interconnessione è un tema altrettanto importante, soprattutto per la città di Roma. La Capitale deve essere al centro di un sistema di trasporti di tipo aeronautico, ferroviario ma anche per i trasporti a lunga percorrenza anche su gomma e quest'idea di interconnessione verrà rafforzata con degli investimenti che mettano la Capitale al centro di una rete ancora più ampia che va fatta crescere, va resa più fruibile per i cittadini. Dietro dunque a questo quadro complessivo – ha concluso il ministro -, che potete valutare nel DEF, Roma assume un ruolo molto particolare anche come sperimentazione di nuove soluzioni ma anche al centro delle grandi infrastrutture del Paese”.

Roma riparte, la città si connette: Gualtieri, mobilità cuba 3,9 mld da qui al 2026. Al lavoro per investimenti fino a Expo 2030

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – A chiudere i lavori dell'evento “Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture” è stato il sindaco Roberto

Gualtieri. Nel suo intervento ha ricordato le 3 grandi sfide che la città ha di fronte: riduzione delle emissioni di CO2, riduzione dell'inquinamento che minaccia la salute dei cittadini e contrasto della congestione per restituire ai cittadini tempo ma soprattutto tempo di qualità.

Le direttrici per realizzare tali sfide sono:

- cura del ferro e potenziamento del TPL;
- promozione della mobilità dolce, della pedonalizzazione;
- introduzione di misure di disincentivo all'uso dell'auto privata;
- rivoluzione tecnologica e della governance

In realtà c'è poi una quinta dimensione, secondo Gualtieri, che non è trasportistica ma è complementare a quella trasportistica ed è la trasformazione della città secondo il concetto di città dei 15 minuti che ha due dimensioni, una è quella di render più facili gli spostamenti, la seconda è render meno necessari gli spostamenti ovvero avvicinare i servizi.

“Il capitolo mobilità – ha aggiunto Gualtieri – cuba 3,9 miliardi, tra manutenzione metro, tranvie, mobilità dolce da qui al 2026: è una cifra giusta e stiamo già lavorando per gli investimenti fino all'expo 2030”.

“Quattro più sette linee di tram è una rivoluzione: noi – dice ancora il sindaco – ora siamo concentrati sull'obiettivo delle 11 tramvie entro il 2030 ma soprattutto sull'obiettivo di realizzarne il più possibile entro il 2025. Sulla metro, avere l'apertura della stazione Venezia, di Porta Metronia sarà importantissimo e nel 2030 Roma potrà avere una vera terza linea metropolitana. Grazie alle risorse che il Governo ci ha dato abbiamo le risorse per un piano realistico, oltre che ambizioso. Non un piano di tabelle e disegni ma un piano di risorse e scadenze reali”.

“Con 10 mln si dà un collegamento su ferro a quartieri con 200mila abitanti, è un investimento conveniente dal punto di vista costi-benefici ecco l'importanza del tavolo permanente che abbiamo aperto con FS italiane”, dice ancora il sindaco

“ERTMS, potenziamento delle reti, aumento del servizio, integrazione tariffaria e logistica sono tutti elementi che ci consentono di arrivare ad avere una rete seria dei trasportistiche a sua volta deve esser supportata dai corridoi della mobilità laddove non può arrivare il ferro per avere una rete robusta che arrivi in tutti i quartieri”, conclude Gualtieri

Roma riparte, la città si connette: Alessandri, con 1 mld siamo Regione che investe di più in trasporti

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – Pianificazione e realizzazione delle opere, parte da qui l'assessore regionale del Lazio Alessandri nel suo intervento nella Sala Petrassi dell'Auditorium Parco della Musica in occasione dell'incontro “Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture”.

“Penso che siamo nella fase in cui dobbiamo combinare pianificazione e realizzazione”, dice.

“Le due fasi devono andare di pari passo, i tempi devono essere ravvicinati e quindi la pianificazione di pari passo con la realizzazione è una sfida democratica cioè quella di far capire che i processi partecipativi di comprensione dei problemi e proposte di soluzioni devono arrivare nel più breve tempo possibile alla decisione. Partecipazione e decisione possono e debbono stare insieme. Lo strumento del Prmt

è uno di questi, il piano della mobilità regionale è l'esempio di come abbiamo combinato queste due fasi producendo un atto che ci consentisse di arrivare a una mobilità sempre più integrata e fruibile dal TPL alla logistica, all'intermodalità delle merci fino ai sistemi stradali, ferroviari e portuali. Tutto questo con un obiettivo: far vivere meglio i nostri cittadini".

"Nel 2013 – ricorda Alessandri – i cittadini del Lazio viaggiavano a bordo delle flotte di bus e treni più vecchie d'Italia con ritardi radicali. Oggi siamo la Regione che vanta i risultati più importanti in termini di puntualità e incremento delle tratte con l'87% dei convogli rinnovati che puntiamo a far diventare il 100% entro 2 anni. Con un miliardo di euro, siamo la Regione che investe di più nei trasporti".

A proposito della Cura del ferro Alessandri ricorda che al momento ci sono 21 interventi attivi o in procinto di partire, obiettivi concreti da realizzare nei tempi stabiliti in fase di progettazione. "L'obiettivo è collegare i grandi nodi dello scambio delle merci al nostro sistema distinguendo sempre di più i binari delle merci e quelli dei passeggeri", spiega l'assessore.

Infine a proposito di mobilità e tematiche ambientali Alessandri ricorda che nei prossimi anni la Regione sarà impegnata nello sviluppo di soluzioni green per la mobilità, una missione che nel Lazio sta trovando contributi importanti anche grazie alla forza della ricerca. Il percorso è iniziato dal 2013 grazie alla spinta delle programmazioni del bilancio regionale e a quelle europee che la Regione ha saputo sfruttare. Il PNRR è stato solo uno degli ulteriori ma fondamentali strumenti a cui abbiamo avuto accesso grazie alla nostra pianificazione. In questo modo dal 2015 sono stati messi in servizio oltre 1000 nuovi bus con un risparmio di 9mila tonnellate di CO₂; con i treni Rock abbiamo abbattuto del 30% i consumi mettendo in circolazione convogli riciclabili al 90%

Roma riparte, la città si connette: Fiorani, Rfi pronta a realizzare le opere previste entro il 2030

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – "Il programma illustrato dall'assessore Patanè è veramente intenso e ricco di spunti, io porto qui l'importanza del sistema ferroviario nell'ambito del sistema regionale, comunale e nazionale. Questo ruolo noi lo sentiamo, lo agiamo e lo stiamo portando avanti attraverso la conclusione di due programmi di investimenti che devono consentire alla città di Roma di muoversi all'interno dello spazio secondo le proprie esigenze".

Così Vera Fiorani, AD e Direttrice generale Rfi, nel corso del suo intervento all'incontro dal titolo "Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture". "Per il Giubileo siamo pronti così come per l'Expo del 2030. I cardini sono il miglioramento della frequenza della mobilità regionale, per alcune relazioni raddoppieremo la frequenza grazie all'implementazione del sistema Ertms che è uno degli strumenti innovativi che sarà operativo già per il Giubileo, contribuendo in modo sostanziale per aumentare il numero dei treni sulla linea Roma Tiburtina-Ostiense-Cesano. Dobbiamo pensare che oggi circolano 1091 treni al giorno con una concentrazione importante, aumentando quindi la frequenza senza aumentare l'infrastruttura".

"Frequenza, aumento della capacità e miglioramento dell'accessibilità – ha spiegato Fiorani – per rendere possibile l'aumento del numero degli accessi alle ferrovie. Per il 2025 è previsto l'avvio della prima fase del nodo Pigneto per migliorare

l'interscambio fra ferro e metro. Entro il Giubileo verrà realizzato il doppio binario nella tratta di Valle Aurelia mentre per il 2030 il nostro progetto di punta è la chiusura dell'anello ferroviario, e bisogna sottolineare che 2030 ferroviariamente non è poi così lontano. Sottolineo che tutti gli interventi in corso saranno completati entro il 2030".

L'AD di RFI ha concluso ricordando l'importanza delle opere che si stanno realizzando verso il sud del nostro Paese e ha evidenziato come queste cambieranno anche lo scenario della mobilità per la città di Roma".



Roma riparte, la città si connette: Donati (Agenzia Mobilità), pronti per fusione con Roma Metropolitane

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – “Oggi è stato annunciato un nuovo passo: la fusione con Roma metropolitane per avere un unico centro strategico. Io stessa l'ho appreso in diretta e mi ha fatto molto piacere. Noi siamo pronti: quello dell'unificazione delle due società è un progetto complesso. Già l'Agenzia fa servizi, quindi dovremmo rafforzare la parte di progettazione e controllo in particolare sulle linee metropolitane”.

Inizia da qui, riprendendo l'annuncio dell'assessore Patanè, l'intervento di Anna Donati, presidente Roma Servizi per la Mobilità al convegno “Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture”.

Poi, torna a parlare dell'Agenzia di cui è presidente e ricorda i capisaldi a cui sta lavorando:

- intermodalità: è una delle esigenze fondamentali perchè chiedere al cittadino di non usare l'auto significa offrirgli una realtà in cui tutti i sistemi di mobilità pubblica e privata cooperano tra loro;
- mobilità attiva ciclabile e pedonale: la metà dei cittadini non fa più di 5 Km per i suoi spostamenti. C'è dunque una mobilità di prossimità che può essere riconvertita. Quindi bisogna realizzare il GRAB. Noi stiamo lavorando ed entro

- fine anno dobbiamo far partire il bando. Nel PUMS ci sono oltre 310 Km di ciclabili...ci sono il progetto Appia antica, il percorso Francigena del Sud ...;
- sicurezza stradale, strade scolastiche, zone 30: l'Agenzia sta lavorando molto su questi temi ma serviranno molte più risorse perchè siamo indietro su questo fronte;
 - logistica delle merci urbana: è un tema essenziale che va affrontato e su cui tutta l'Italia, anzi l'Europa in genere, è molto indietro. Noi faremo un piano di settore PULS (piano urbano di logistica sostenibile) in cui efficientare il sistema, promuovere l'uso di veicoli puliti, fare piazzole di carico e scarico merci...ovviamente ci confronteremo con il mondo del settore del lavoro della logistica.

Oltre questi quattro capisaldi, osserva Donati, c'è un set di strumenti di regolazione che l'assessore Patanè ha annunciato (ZTL ambientale, No emission zone, tariffazione della sosta...) cioè un mix di attrezzi che dobbiamo portare a casa rapidamente per far sì che tutto quel modello che stiamo immaginando, strategico e sostenibile, che ci consenta di muoverci a Roma anche riducendo le diseguaglianze tra i quartieri e promuovendo la coesione sociale, abbia delle regole e degli strumenti per funzionare

Roma riparte, la città si connette: Zorzan, Capitale pronta a recuperare gap infrastrutturale e tecnologico

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – “Il Piano industriale che Atac che sta predisponendo si basa su due aspetti, ossia il gap infrastrutturale e l'aspetto di adeguamento tecnologico. Dobbiamo pensare che l'area di Roma ha una dimensione di 1300 km quadri e dentro quest'area ci sono gli 8 maggiori capoluoghi di regione d'Italia, ma nella rete di trasporti non equivale alla sommatoria delle otto reti di trasporto dei capoluoghi di regione e questo vuol dire che i livelli di copertura di base non sono adeguati o in linea con le altre realtà cittadine”.

Lo sostiene nel suo intervento Alberto Zorzan, Direttore generale Atac spa, in occasione dell'incontro “Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture”. “Le linee di forza che appoggiano la loro esistenza su un'impiantistica fissa, quindi su ferro, portano il 30% di chi usa il tpl quindi una parte minore dell'utenza e quindi queste non sono considerate linee di forza per diverse motivazioni. Perchè non adeguatamente estese per offrire un'offerta di trasporto richiesta e, probabilmente, a livello qualitativo non in linea con le esigenze tecnologiche di smart mobility, di puntualità che invece è un'esigenza come quella di mobilità che Roma richiede. La sede dei binari delle linee metropolitane è di vecchia generazione – ha ricordato Zorzan -, non vengono rinnovate completamente dalla loro apertura, gli impianti segnalamento ferroviario, che concorrono a definire la portata della linea, sono basate su quelle originaria degli anni '75-80 per la linea A, e anni '60 per la linea B. Serve quindi un intervento pesante, che vada un po' più in là dell'infrastruttura, ma che coinvolga le tecnologie e tutto questo va fatto con un servizio in corso. Gli interventi di upgrade tecnologico delle linee devono entrare direttamente nel piano industriale che l'azienda sta preparando e necessita di un livello di relazione con tutte le parti non solo ad

altissimo livello ma anche ai bassi livelli perchè non sempre c'è facilità e chiarezza tra le parti e questo è un tema culturale che dobbiamo affrontare".

Il DG ha poi ricordato che "nei prossimi 5 anni oltre il 50% del parco mezzi verrà sostituito con 1000 nuovi bus dotati di un livello tecnologico alto che innesterà una modalità di spostamento nuovo sia a livello ambientale che nella possibilità di seguire lo stesso mezzo sul territorio grazie ai sistemi MaaS. Per quanto riguarda invece gli introiti purtroppo dobbiamo registrare un gap da recuperare di 6 mln al mese, prendendo come riferimento maggio 2019 e maggio 2022, e purtroppo il timore è che ci sia una fetta di utenza che sarà per sempre irrecuperabile perchè cambiate le abitudini. Atac è un'azienda che vive di energia, carburante, metano, gasolio e l'andamento dei prezzi dell'ultimo periodo ha fatto sì che i costi aziendali schizzassero di circa 50 mln all'anno e quindi dobbiamo far fronte ad un extra costo per cui non abbiamo leve per controbattere. Questo tema va affrontato in modo chiaro e non è il gestore che può far fronte a quest'evento drammatico dal punto di vista dei costi. Roma deve crescere ma deve affrontare maggiori costi di gestione, la transizione ecologica e modale ha un costo e questo non va sottovalutato".

Zorzan ha quindi chiesto che "tali costi vengano finanziati e non solo stanziati fondi per la realizzazione di nuove infrastrutture, questo serve per mantenere un livello elevato dei servizi". Per quanto riguarda invece la chiusura del concordato preventivo il Dirigente ha fatto sapere che la chiusura è vicina "perchè prevista entro dicembre 2022 ma non prima perchè c'è un percorso prefissato. Abbiamo scrupolosamente rispettato il percorso per cui si chiuderà regolarmente".

Roma riparte, la città si connette: Commissaria Conti, TVA fino Argentina e tramvia Tiburtina entro il Giubileo

(FERPRESS) – Roma, 24 GIU – "Sono stata nominata ad aprile, il mio compito è quello di realizzare, non scegliere e opere che sono state già pensate e individuate". Lo precisa subito, Lucia Conti, commissaria straordinaria per le Metro C e i 4 tram giubilari intervenendo stamani all'incontro dal titolo "Roma riparte. La città si connette. Innovazione, sostenibilità, infrastrutture".

Poi passa a descrivere le opere di cui si occupa come commissario: ci sono 4 tramvie: la TVA Termini Vaticano Aurelio, in parte finanziata con PNRR e in parte con fondi ordinari del Mims. 9,2 Km che collegherà Termini a piazzale Cornelia. La prima parte dovrebbe esser pronta per il Giubileo del 2025, almeno fino a piazza Argentina. L'altra tranvia è la Togliatti, finanziata con il PNRR, lunga 8 Km e con un grosso numero di stazioni; poi la Giardinetti Tor Vergata che ha una grossa estensione: 12 Km e 26 fermate ed è la più complessa perchè passa nella parte più archeologica di Roma e nella zona finale di Tor Vergata attraversa un piano paesaggistico per cui è una linea molto delicata su cui stiamo lavorando insieme ai Beni culturali. L'ultima è quella che collega la stazione Tiburtina a piazzale del Verano: è una piccola linea ma molto importante.

"Sia TVA fino all'Argentina, sia Tiburtina siamo quasi sicuri di poterle garantire per il Giubileo", fa sapere la Commissaria.

Passando a Metro C, Conti ricorda che si avvale di una società dedicata che ha sempre lavorato su questo campo e la segue dettagliatamente. Ha recentemente

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

dal 20 giugno al 27 giugno 2022

avuto finanziamenti dal Mims e si stanno riattivando tutte le procedure e cercando di aprire per tempo il cantiere relativo a piazza Venezia. E' stato programmato il finanziamento complessivo della tratta T2 che da piazza Venezia arriverà a Mazzini Clodio.



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