

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 6/2023 dal 6 febbraio al 12 febbraio 2023

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
A. P. Moller – Maersk ottiene ottimi risultati per il 2022. Buone le previsioni per il futuro	4
Grimaldi acquisisce un nuovo terminal nel porto di Amsterdam	5
Medports: Pino Musolino nuovo presidente. Eletto all'unanimità nell'Assemblea Generale di Tunisi.....	6
ERFA: supportare il traffico a carro singolo senza distorcere la concorrenza	6
Ports of Genoa: al Fruit Logistica porto e cluster occupano la scena	7
India: la BEI sostiene la diffusione dell'idrogeno verde e si unisce all'India Hydrogen Alliance	8
UK: sottosegretario ai Trasporti delinea il piano per modernizzare le ferrovie	10
ITALIA.....	15
Cipess: nella seduta odierna approvati progetti per circa 500 milioni	15
MIT: via libera a 1,4 miliardi del contratto di programma Anas per opere subito cantierabili.....	17
Carburanti: insediato il tavolo di settore al ministero del Made in Italy	17
CONSIP: al 31 gennaio 47 gare per supportare progetti PNRR delle PA. 3 per settore Mobility.....	18
Maria Teresa De Benedictis, prima presidente donna Isfort S.p.A. , ma non sia l'eccezione.....	19
Trenitalia: arriva X-GO, il nuovo programma per i clienti che viaggiano con Regionale e Intercity	20
Roma-Pescara: consiglio straordinario ad Avezzano su potenziamento della ferrovia	20
Club Italia: presentata la seconda edizione delle Linee Guida per i MaaS	22
Milano-Cortina 2026: Matteo Salvini visita il cantiere del Villaggio Olimpico.....	22
Assoporti: cordoglio per la morte di due lavoratori nei porti italiani	24
Incidenti lavoro: Rixi, ennesima tragedia. Mit convoca Assoporti e terminalisti	24
L'archeologia come elemento progettuale delle ferrovie italiane: il caso Italferr	24
REGIONE LAZIO	25
ADR: nasce ADR Ventures per supportare startup che operano nell'Innovation Hub di Fiumicino.....	25
ADR: accordo per la stabilizzazione degli organici operativi del Gruppo	26
ROMA CAPITALE.....	27
RFI: nodo di Roma, proseguono i lavori per la fermata Pigneto. 7,5 mln di investimenti.....	27
Roma: stanziati 10 mln di euro per illuminare 715 strisce pedonali.....	27

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 6 febbraio al 12 febbraio 2023

Roma scelta tra le 10 città Upper living lab per mobilità del futuro.....	28
Roma: approvato progetto di fattibilità tecnica ed economica della tranvia Termini-Vaticano-Aurelio.....	28
Roma: Patané, interventi su tratta metro A dureranno 18 mesi. Lavoro enorme e complesso.....	29
Roma: al via i lavori per la “zona 30” a Casal Monastero.....	29

INTERNAZIONALE

A. P. Moller – Maersk ottiene ottimi risultati per il 2022. Buone le previsioni per il futuro

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – Il 2022 è stato un anno eccezionalmente forte per Maersk. I risultati finanziari senza precedenti sono stati guidati dalla solida performance di tutte le attività durante le condizioni di mercato anormali nella prima parte dell'anno. Poiché le congestioni si sono allentate e il calo della domanda dei consumatori ha portato a un significativo ridimensionamento delle scorte in tutti i segmenti, l'attesa normalizzazione del mercato oceanico è iniziata durante l'ultimo tratto dell'anno.

“Il 2022 è stato straordinario in più di un modo. Mentre riportiamo il miglior risultato finanziario nella storia dell'azienda, abbiamo anche portato le partnership con i nostri clienti a un nuovo livello supportando le loro catene di approvvigionamento end-to-end durante periodi altamente dirompenti. Il nostro impegno a fornire visibilità e soluzioni logistiche veramente integrate continua a risuonare fortemente con i nostri clienti per i quali è un imperativo strategico rendere le loro catene di approvvigionamento più resilienti e sostenibili. Mentre entriamo in un anno con prospettive macro sfidanti e nuovi tipi di incertezze per i nostri clienti, siamo determinati ad accelerare la trasformazione del nostro business e aumentare la nostra eccellenza operativa per cogliere le opportunità uniche che ci attendono”, ha dichiarato Vincent Clerc, CEO di AP Moller – Maersk.

Nel 2022, Ocean ha ottenuto il risultato più forte mai registrato grazie alle tariffe di trasporto elevate e alla forte domanda, in particolare nella prima metà dell'anno. Le entrate oceaniche sono aumentate del 33%. Durante tutto l'anno, Ocean ha continuato a realizzare la trasformazione strategica, mantenendo un livello stabile di contratti a lungo termine. Ocean ha continuato a migliorare le prestazioni di consegna nel corso dell'anno con la riduzione della congestione ed è stata in grado di mantenere forti margini grazie alla natura contrattuale del suo rapporto con il cliente.

In Logistics & Services i ricavi sono aumentati del 47%, con un contributo organico del 21%. La crescita organica dei ricavi è arrivata principalmente dai primi 200 clienti mentre l'azienda continua a sviluppare soluzioni integrate per soddisfare le esigenze della catena di fornitura end-to-end. La crescita è stata particolarmente forte nel magazzino, dove l'impronta è più che raddoppiata a 7,1 milioni di mq con l'acquisizione della sola LF Logistics che ha aggiunto 198 magazzini o 3,1 milioni di mq.

Nei Terminal, l'EBIT rettificato per l'uscita dalla Russia ha raggiunto il record di 1,2 miliardi di USD, sostenuto dalla solida crescita dei volumi e dall'elevato reddito di stoccaggio correlato alla congestione. Sulla base di una combinazione di aumenti tariffari ed efficienze, l'impatto dell'elevata inflazione globale è stato mitigato.

Il Consiglio di amministrazione propone agli azionisti un dividendo di 4.300 DKK per azione di 1.000 DKK (2.500 DKK per azione di 1.000 DKK l'anno precedente). Il

pagamento del dividendo proposto rappresenta un rendimento da dividendo del 27,5% (10,7% l'anno precedente) basato sul prezzo di chiusura dell'azione Maersk B di 15.620 DKK al 30 dicembre 2022 e il 37,5% dell'utile netto sottostante. Il pagamento è previsto per il 31 marzo 2023 dopo l'Assemblea generale annuale.

Le linee guida per il 2023 si basano sull'aspettativa che la correzione delle scorte sarà completata entro la fine del primo semestre, portando a un contesto di domanda più equilibrato. Si prevede che la crescita del PIL globale nel 2023 sarà contenuta e la crescita del mercato globale dei container oceanici sarà compresa tra -2,5% e +0,5%. A.P. Moller-Maersk prevede di crescere in linea con il mercato.

Sulla base di queste ipotesi, per l'intero anno 2023, A.P. Moller-Maersk prevede un EBITDA sottostante di 8,0-11,0 miliardi di USD, un EBIT sottostante di 2,0-5,0 miliardi di USD e un flusso di cassa libero (FCF) di almeno 2,0 miliardi di USD. La guidance CAPEX per il 2022-2023 di 9,0-10,0 miliardi di USD viene mantenuta. Per il 2023-2024 l'aspettativa per il CAPEX accumulato è di 10,0-11,0 miliardi di dollari, guidata dagli investimenti nella nostra strategia di integrazione, tecnologia e decarbonizzazione. Senza influire sulla guida finanziaria e in concomitanza con la ristrutturazione dei nostri marchi, nel primo trimestre è previsto un onere di svalutazione e ristrutturazione di 450 milioni di dollari.

Grimaldi acquisisce un nuovo terminal nel porto di Amsterdam

(FERPRESS) – Napoli, 10 FEB – Attraverso la società controllata Amsterdam Multipurpose Terminal (AMT), il Gruppo Grimaldi ha recentemente acquisito asset strategici ed una concessione portuale della durata ventennale all'interno del porto di Amsterdam.

Gli asset che AMT ha acquistato dalla società EMA si trovano nella zona Amerikahaven del porto della capitale olandese, e coprono una superficie di oltre 200.000 m² che include aree di stoccaggio, magazzini ed aree logistiche ad essi adiacenti, nonché due banchine – la prima, lunga circa 500 metri, dedicata alle navi impiegate su rotte deep sea, e la seconda, di circa 300 metri, riservata all'ormeggio di unità che servono collegamenti short sea.

Il Gruppo partenopeo detiene una partecipazione dell'80% di AMT, nuova società terminalistica nata in occasione dell'acquisizione del terminal nel porto di Amsterdam, con il restante 20% in possesso di TMA Holding, società olandese operante nel settore della logistica con vasta esperienza nella gestione di terminal e magazzini.

“L'investimento nel terminal portuale indica la volontà del Gruppo di consolidare la propria posizione nel porto di Amsterdam”, ha affermato Guido Grimaldi, Presidente di AMT. “Punteremo a facilitare lo sviluppo dello scalo, migliorando i servizi offerti al mercato ed alle imprese olandesi e sfruttandone e valorizzandone il grande potenziale di snodo logistico multimodale, grazie alle numerose connessioni stradali, ferroviarie, marittime e fluviali da e per il resto del Nord Europa”.

Con i suoi collegamenti deep sea, il Gruppo Grimaldi serve il porto di Amsterdam da oltre 25 anni; attualmente lo scalo è parte del servizio Central Express, che collega regolarmente il Nord Europa all'Africa Occidentale per il trasporto di rotabili, container, general e project cargo.

Oltre ad essere un porto estremamente rilevante per le esportazioni di cacao dal continente africano verso l'Europa, il Gruppo Grimaldi mira a sfruttare al meglio la

posizione strategica di Amsterdam, trasformandolo in porta d'ingresso per le importazioni di veicoli nuovi, nonché per la loro distribuzione in Nord Europa.

Medports: Pino Musolino nuovo presidente. Eletto all'unanimità nell'Assemblea Generale di Tunisi

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, è stato eletto Presidente di Medports (Associazione dei Porti del Mediterraneo).

I membri dell'Associazione, che riunisce 30 porti della sponda Mediterranea, lo hanno eletto all'unanimità nel corso dell'Assemblea Generale svoltasi a Tunisi nei giorni scorsi.

Nell'apprendere con soddisfazione l'elezione di Musolino, il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, nell'augurargli buon lavoro ha sottolineato, "La Presidenza di Medports all'Italia rappresenta un ulteriore tassello importante per la portualità del nostro Paese e conferma il ruolo centrale e decisivo che l'Italia dei Porti sta svolgendo nel Mar Mediterraneo, un mare che assume un valore sempre più strategico. Questa presidenza si aggiunge a quella già ottenuta in sede ESPO quale conferma della rilevanza strategica del nostro Paese in campo internazionale."

ERFA: supportare il traffico a carro singolo senza distorcere la concorrenza

(FERPRESS) – Roma, 10 FEB – A livello europeo e nazionale sono in corso discussioni sullo sviluppo di sistemi di finanziamento a sostegno del traffico a carro singolo. L'ERFA riconosce che il sostegno finanziario per il traffico a carro singolo può svolgere un ruolo importante nel raggiungimento degli obiettivi di trasferimento modale stabiliti nella Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente, ma tale aiuto deve concentrarsi sui servizi dell'ultimo miglio e non distorcere la concorrenza con altri servizi di trasporto merci su rotaia.

In primo luogo, si deve riconoscere che qualsiasi sostegno finanziario concesso direttamente alle imprese di trasporto ferroviario di merci può potenzialmente falsare la concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario di merci. È quindi essenziale che, laddove venga concesso un aiuto finanziario a SWT (Single Wagon Traffic), queste attività dell'operatore – che sarà principalmente l'incumbent nazionale – beneficiario dell'aiuto finanziario siano separate dal punto di vista organizzativo e finanziario da altri servizi di trasporto merci su rotaia come operazioni di blocco dei treni. In caso contrario, la concorrenza nei segmenti di treni completi tra operatori storici e sfidanti potrebbe essere distorta.

In secondo luogo, l'aiuto finanziario dovrebbe essere limitato il più possibile e dovrebbe essere mirato laddove esista un vantaggio settoriale che incentivi la crescita del volume e il potenziale di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. In terzo luogo, qualsiasi sistema di aiuti finanziari dovrebbe stimolare l'efficienza e, se necessario, facilitare l'eventuale cooperazione tra le imprese ferroviarie per evitare licenziamenti. Non dovrebbe assolutamente supportare pratiche operative particolarmente inefficienti. In quarto luogo, gli aiuti diretti a specifiche imprese di trasporto ferroviario di merci dovrebbero essere evitati e qualsiasi meccanismo di aiuto dovrebbe essere non discriminatorio, il che significa che le definizioni dei

concetti pertinenti (come binari di raccordo, binari di manovra) non dovrebbero avvantaggiare un particolare operatore di mercato. L'obiettivo dell'aiuto dovrebbe essere posto sul sostegno finanziario dei costi dei servizi dell'ultimo miglio che dovrebbero essere offerti in modo non discriminatorio a tutti gli operatori del mercato.

Se in futuro saranno possibili obblighi di servizio pubblico (OSP) per SWT, gli OSP dovrebbero essere istituiti in modo tale da non essere discriminatori e appaltati in modo trasparente su base regolare al fine di garantire la massima efficienza e neutralità.

Fondamentalmente, l'aiuto finanziario per SWT non dovrebbe essere ammissibile se distorce la concorrenza con altri servizi di trasporto merci per ferrovia che sono fattibili senza sostegno (come il traffico di treni blocco o anche la parte a lungo raggio dei treni merci convenzionali). Un trasferimento artificiale dei volumi dei treni blocco odierni alla SWT sovvenzionata non è accettabile. Per evitare ciò, il meccanismo di supporto SWT dovrebbe concentrarsi sui raccordi client con SWT e/o includere operazioni di manovra presso un piazzale di manovra (diverso dal raccordo client).

Il focus del sostegno per SWT dovrebbe invece essere dove è più necessario e di maggiore utilità per il settore, vale a dire la parte costosa dell'ultimo miglio e non per i treni a lungo raggio tra gli scali di smistamento. Ciò significa che l'obiettivo dell'aiuto dovrebbe essere un sussidio per manovra (servizio dell'ultimo miglio), in particolare per i raccordi meno utilizzati (bassi volumi e frequenza del servizio), in contrasto con i sussidi che supportano le operazioni a lungo raggio tramite SWT. Ciò porterebbe anche sovvenzioni non solo agli operatori storici, ma piuttosto a tutti gli attori coinvolti nel trasporto ferroviario di merci.

Il presidente dell'ERFA, Dirk Stahl, ha dichiarato: "Gli aiuti operativi possono svolgere un ruolo importante nello sviluppo del mercato del trasporto merci su rotaia, ma devono essere mirati e mirati. Gli aiuti di Stato non devono essere utilizzati per sostenere pratiche commerciali non redditizie o per minare la concorrenza. Il sostegno al SWT può essere positivo per il settore, ma solo laddove vi sia una chiara comprensione del ruolo di tale aiuto, vale a dire i collegamenti dell'ultimo miglio, e subordinato alla separazione organizzativa e finanziaria delle attività beneficiarie dell'aiuto finanziario sancita dalla legge."

Il segretario generale dell'ERFA, Conor Feighan, ha concluso: "L'imminente revisione delle Linee guida sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie svolgerà un ruolo importante nel definire le condizioni per qualsiasi aiuto per specifiche operazioni di trasporto ferroviario di merci come SWT. È essenziale che le linee guida riviste limitino chiaramente la portata di qualsiasi aiuto finanziario, stabilendo al contempo salvaguardie, come delineato, che proteggeranno la concorrenza nel settore del trasporto merci ferroviario".

Ports of Genoa: al Fruit Logistica porto e cluster occupano la scena

(FERPRESS) – Genova, 10 FEB – I porti di Genova e Savona-Vado protagonisti al Fruit Logistica, la fiera mondiale per il settore del fresco e della logistica del freddo che si tiene a Berlino dall'8 al 10 febbraio. Da sempre il sistema portuale dei Ports of Genoa è il punto di riferimento per la filiera ortofrutticola e l'industria agroalimentare italiana

con un volume di oltre 100 mila TEU reefer nel 2022 e 400 mila tonnellate di frutta in pallet.

All'interno della cornice offerta da Fruit Logistica, che ospita 2600 espositori da 92 Paesi, di cui 454 italiani, l'Autorità di Sistema Portuale ha organizzato la partecipazione del cluster dei Ports of Genoa, insieme alle associazioni Spediporto e Assagenti e in sinergia con Regione Liguria, rappresentata dall'assessore regionale allo sviluppo economico ed ai porti, Andrea Benveduti, che ha accompagnato il cluster degli operatori liguri nella ricerca di nuove opportunità di business, e Liguria International.

L'Autorità Portuale ha presentato il consistente piano di sviluppo, con investimenti per oltre 3 miliardi di euro per migliorare l'accessibilità degli scali via mare e via terra, e introdurre soluzioni tecnologiche e digitali per aumentare l'efficienza e la sostenibilità delle supply chain centrate sui porti di Genova e Savona-Vado. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta l'hub logistico marittimo per l'industria italiana e offre collegamenti con qualsiasi destinazione nel mondo, veicolando oltre il 33% dell'import/export containerizzato nazionale: nel Nord Italia sette aziende manifatturiere su dieci usano i porti di Genova e Savona come porta d'accesso ai mercati esteri.

Durante la fiera, presso gli stand sia dell'ADSP che della Regione Liguria, si è susseguita una serie di eventi per presentare agli esperti dei diversi settori tutte le opportunità offerte dal sistema ligure. In questo ambito PSA Italy ha presentato i nuovi servizi intermodali rivolti al Sud Europa. Mettendo a frutto la positiva esperienza del collegamento ferroviario fra il terminal di Pra' e Basilea, ad aprile verrà lanciato il nuovo servizio per Stoccarda, che amplierà l'offerta di servizi al vasto mercato tedesco. Dopo la fase di test, saranno messi a disposizione anche innovativi carri ferroviari che permetteranno anche il trasporto di container refrigerati. Quindi è stata la volta del terminal Vado Gateway con l'incontro "Vado Gateway: a cool story to look forward to", per presentare ai clienti del settore reefer la propria offerta di servizi che trarrà beneficio dagli importanti interventi infrastrutturali in corso, tra cui la realizzazione della nuova diga del porto di Vado Ligure e il potenziamento infrastrutturale e tecnologico del sistema ferroviario, possibili anche grazie ai fondi del PNRR.

In tema di innovazione, Spediporto e Assagenti hanno presentato i servizi offerti da Hub Telematica per l'integrazione delle catene di trasporto, Circle Group le soluzioni digitali per l'ottimizzazione della supply chain, mentre Cisco Consulting ha approfondito il tema del CTU code per i prodotti deperibili.

India: la BEI sostiene la diffusione dell'idrogeno verde e si unisce all'India Hydrogen Alliance

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – A Mumbai Kris Peeters, vicepresidente della Banca europea per gli investimenti (BEI), la banca dell'Unione europea, ha formalmente accettato oggi di aderire all'India Hydrogen Alliance (IH2A) e aumentare il sostegno a hub e progetti di idrogeno verde su larga scala in tutta l'India con un finanziamento indicativo di 1 miliardo di euro, soggetto all'approvazione del governo indiano e della BEI.

Kris Peeters, Vicepresidente della Banca europea per gli investimenti, ha dichiarato: "La Banca europea per gli investimenti riconosce l'enorme potenziale di sviluppo e riduzione del costo dell'idrogeno verde in India. Insieme all'industria, al governo nazionale e alle autorità statali stiamo esplorando come la Banca dell'UE potrebbe svolgere un ruolo nel sostenere la missione nazionale dell'idrogeno dell'India, al fine di consentire l'uso dell'idrogeno verde per decarbonizzare l'energia, l'industria e i trasporti. La cooperazione rafforzata attraverso l'India Hydrogen Alliance contribuirà ad attuare una tabella di marcia nazionale sull'idrogeno verde che garantisca la transizione energetica dell'India e i piani net-zero carbon insieme al rafforzamento della sicurezza energetica negli anni a venire. L'adesione a IH2A si basa sull'impegno globale della BEI per il clima e sul nostro sostegno all'azione per il clima in India negli ultimi tre decenni".

Jillian Evanko, Presidente e CEO di Chart Industries e membro fondatore di IH2A, ha dichiarato: "Siamo lieti di collaborare con la BEI per portare i finanziamenti necessari per aiutare a sviluppare l'economia dell'idrogeno verde in India. I finanziamenti per progetti di idrogeno verde su larga scala stanno nascendo e la partecipazione della BEI contribuirà a risolvere un problema chiave dell'ecosistema. Non vediamo l'ora di lavorare a stretto contatto con la BEI, gli investitori, l'industria e il governo per aiutare a realizzare la commercializzazione dell'idrogeno su larga scala, nella prossima metà del decennio. Questa è una parte essenziale per compiere correttamente i primi passi della transizione all'idrogeno, prima di guardare agli scenari del 2030".

LUI. Ugo Astuto, ambasciatore dell'UE in India, ha dichiarato: "A settembre si è tenuto a Delhi il primo forum sull'idrogeno verde UE-India durante la visita del commissario per l'Energia Kadri Simson, rafforzando la cooperazione UE-India per l'energia pulita. La Banca europea per gli investimenti che si unisce oggi all'India Hydrogen Alliance sottolinea ulteriormente l'approccio del Team Europa per un futuro verde e resiliente, alla base della strategia EU Global Gateway".

La Banca europea per gli investimenti è la più grande banca pubblica internazionale del mondo e il principale finanziatore di energie rinnovabili e azioni per il clima in tutto il mondo. In qualità di partner di lunga data per le energie rinnovabili in India e più grande finanziatore climatico del mondo, il nuovo memorandum d'intesa con IH2A consentirà alla BEI di sostenere ulteriormente gli investimenti nell'energia pulita e sostenere lo sviluppo dell'idrogeno verde in India. IH2A si sta concentrando sull'attrazione di finanziamenti globali per il clima, per lo sviluppo di un hub di idrogeno su larga scala in India, in collaborazione con il governo indiano, i governi statali, gli attori globali dell'idrogeno e le aziende indiane. Questo memorandum d'intesa fa seguito alla conferma da parte del governo indiano di uno stanziamento di 2 miliardi di dollari di finanziamenti pubblici per la missione nazionale sull'idrogeno verde e sosterrà IH2A nel riunire gli attori globali della finanza climatica e le agenzie di finanziamento, per lavorare con gli attori del settore e le agenzie governative per pianificare ed eseguire progetti di idrogeno verde su larga scala e sviluppare l'economia dell'idrogeno verde in India.

La BEI sta attualmente esplorando una linea di credito con il governo indiano per fornire investimenti a settori pubblici critici a sostegno dello sviluppo dell'industria dell'idrogeno verde. Questa struttura sosterebbe gli sforzi del governo indiano per commercializzare le prossime tecnologie dell'idrogeno verde e accelerare la

riduzione dei costi investendo continuamente in innovazione, ricerca e sviluppo, hub di idrogeno verde e progetti pilota.

La BEI sta finanziando investimenti in idrogeno verde in Europa e sta lavorando a stretto contatto con partner in Africa, America Latina e Asia per accelerare gli investimenti in idrogeno verde su larga scala.

Questo progetto, a sostegno dell'azione per il clima, fa parte dell'iniziativa Global Gateway dell'UE a sostegno di progetti che migliorano la connettività globale e regionale nei settori digitale, climatico, dei trasporti, della salute, dell'energia e dell'istruzione.

UK: sottosegretario ai Trasporti delinea il piano per modernizzare le ferrovie

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – Il segretario di Stato per i trasporti del Regno Unito, Mark Harper, ha tenuto ieri a Londra un lungo discorso sulle ferrovie britanniche.

Ha affermato, tra l'altro, che il governo istituirà un nuovo organismo per farsi carico delle ferrovie britanniche "distrette", che però non saranno rinazionalizzate: la Great British Railways (GBR) si occuperà degli orari, fisserà i prezzi dei biglietti, riscuoterà le entrate e gestirà le infrastrutture ferroviarie.

Il sottosegretario si è anche impegnato a "migliorare il ruolo del settore privato", sostenendo che i privati saranno necessari per "massimizzare la concorrenza, l'innovazione e la crescita dei ricavi in tutto il settore".

Riportiamo il discorso tenuto ieri dal segretario di Stato per i trasporti del Regno Unito, Mark Harper.

"La politica del governo è chiara. Il piano per le ferrovie è già stato annunciato alla Camera dei Comuni nel maggio 2021, quindi realizzare quella politica, passare dalle parole all'azione, è la mia priorità.

Perché le ferrovie, francamente, non sono adatte allo scopo. Siamo impantanati in un'azione sindacale, che delude passeggeri e clienti merci. E storicamente incapace di fornire grandi miglioramenti a buon mercato per il contribuente. La Gran Bretagna desidera ardentemente una ferrovia moderna che soddisfi le esigenze del momento. Abbastanza affidabile da essere il motore 7 giorni su 7 per la crescita che le aziende si aspettano. Abbastanza agile per i viaggi post pandemia, pur consentendo una maggiore flessibilità per il trasporto merci e abbastanza efficiente quando la spesa pubblica viene giustamente esaminata come mai prima d'ora.

Le ferrovie hanno bisogno di una riforma fondamentale ed è quello che faremo. E quello che cercherò di spiegare questa sera è come rienergizzare quel processo. Liberare la riforma dai raccordi e riportarla sulla linea principale.

CONTESTO

Ma prima, devo fornire un contesto importante. Mettendo fine alle sgradite turbolenze politiche ed economiche dello scorso anno, questo governo ha promesso di essere sincero con il pubblico riguardo alle difficili scelte future. Abbiamo definito un piano per ripristinare la stabilità economica e quel piano sta funzionando.

Abbiamo assistito a un significativo assestamento del mercato, abbiamo rassicurato gli investitori, calmato i mercati e rafforzato la valuta. È una base solida da cui partire per realizzare le priorità economiche del Primo Ministro per il 2023: dimezzare l'inflazione, far crescere l'economia e ridurre il debito.

È una testimonianza dell'enorme potenziale economico di questo settore il fatto che, anche in un clima fiscale difficile, abbiamo dato pieno sostegno al [piano ferroviario integrato](#) da 96 miliardi di sterline .

Il più grande investimento singolo mai realizzato nelle nostre ferrovie porterà l' HS2 da Euston a Manchester. Northern Powerhouse Rail attraverso i Pennini. East West Rail tra Oxford e Cambridge. E questo ha il pieno sostegno del Cancelliere.

Non stiamo perdendo tempo. A dicembre, ho assistito all'enorme lavoro di costruzione in corso presso il sito della [stazione di Curzon St](#) a Birmingham. Sarà il primo nuovo capolinea interurbano costruito dal XIX secolo. Attrarre decine di migliaia di posti di lavoro e stimolare la rigenerazione di alloggi e attività commerciali in tutta la città.

MODELLO ROTTO

Non credermi sulla parola, vai a parlare con Andy Street e otterrai un caso molto appassionato sulla trasformazione che HS2 sta portando nella sua città.

Ma rischiamo di sprecare quella futura spesa infrastrutturale se il nostro modello ferroviario è bloccato nel passato e grazie al lavoro scrupoloso di Keith, sappiamo quali sono i problemi di fondo. Una struttura frammentata che dimentica velocemente il cliente. Processo decisionale con troppo poca responsabilità, ma con troppa centralizzazione. E un settore privato giustamente criticato per le scarse prestazioni ma con troppo poche leve per cambiarlo. Un'industria nella "terra di nessuno" come l'ha giustamente descritta Andrew Haines nella sua [conferenza su Beesley](#) .

E alla fine sono i clienti delle ferrovie a risentirne. Come sulla East Coast Mainline, dove i passeggeri attendono ancora i pieni benefici di miliardi di sterline in investimenti dei contribuenti e anni di aggiornamenti delle infrastrutture. Conosco questa prima mano. In qualità di deputato arretrato , quando cercavo di prendere un treno della domenica dal mio collegio elettorale a Londra, ricordo di aver aggiornato costantemente l'orario del First Great Western per scoprire che metà dei treni non funzionava. Come molti passeggeri, non ho avuto altra scelta che arrendermi e prendere invece la macchina.

Andrew, che allora gestiva il First Group, probabilmente ricorda le mie e-mail piuttosto infuriate dal binario della stazione, in cui lo interrogavo sul perché il servizio fosse così inaffidabile. Quattro mesi dopo questo lavoro, ora so perché. Forse gli devo delle scuse in ritardo. Non era del tutto colpa sua. Perché i servizi domenicali dipendono essenzialmente dagli autisti che si offrono volontari per gli straordinari. Ciò significa che, nonostante i migliori sforzi, non possiamo gestire una ferrovia affidabile 7 giorni su 7 su cui i clienti possano fare affidamento. È per questo che io e il ministro delle Ferrovie, Huw Merriman, siamo stati chiari durante questo periodo di azione sindacale che la modernizzazione delle pratiche di lavoro deve far parte della riforma.

IMPATTO PANDEMICO

Infine, la pandemia ha peggiorato un brutto problema, molto peggio. Grazie al lavoro ibrido, un modello economico basato sul pendolarismo di 5 giorni è superato. Prendi le vendite di abbonamenti, che sono solo il [28% dei livelli pre-COVID](#) .

Non sorprende che, e non c'è bisogno di un dottore commercialista come me per dirtelo, l'impatto sui profitti del settore è stato netto. I ricavi sono inferiori di circa 125-175 milioni di sterline ogni mese e i costi continuano ad aumentare di anno in anno. Qualsiasi altra industria sarebbe crollata anni fa, ma le ferrovie sono sopravvissute solo grazie ai contribuenti e alle casse pubbliche. La fonte di oltre il [70% del reddito negli ultimi 2 anni](#) a un costo di [£ 1.000 per nucleo familiare](#) . Non ho mezzi termini: la gestione delle ferrovie è attualmente finanziariamente insostenibile e non è giusto continuare a chiedere ai contribuenti di pagare il conto. La maggior parte di loro non usa regolarmente le ferrovie. Compresi molti dei miei elettori nella Foresta di Dean.

Ma si ritrovano a sovvenzionare un settore che fornisce solo l' [1,5% e il 2% di tutti i viaggi effettuati dal pubblico](#) . Ciò serve in modo sproporzionato i pendolari nel sud-est e il cui finanziamento va a scapito di altri miglioramenti vitali dei trasporti. In un momento in cui vengono fatti sacrifici in tutta l'economia, dobbiamo essere consapevoli dei compromessi quando si tratta di spesa pubblica e ricordare a noi stessi, come ha giustamente detto Patrick nel suo intervento, che il Dipartimento per i trasporti non è il "Dipartimento per le Ferrovie".

Quindi, abbiamo un modello rotto. Incapace di adattarsi alle esigenze del cliente e finanziariamente insostenibile. Se non trattati, allontaneremo i passeggeri con prestazioni scadenti, il che porterà a un minor numero di servizi, che allontanerà più passeggeri e così via e così via. Solo una riforma importante può spezzare quel ciclo di declino e il progetto di Keith è il punto di partenza giusto. Quindi sì, creeremo una ferrovia più focalizzata sul cliente e unita. Ma vogliamo andare oltre, io voglio andare oltre e valorizzare effettivamente il ruolo del settore privato. Non solo nella gestione dei servizi, ma anche nella massimizzazione della concorrenza, dell'innovazione e della crescita dei ricavi in tutto il settore. Che i vantaggi del settore privato hanno fornito più e più volte.

CLIENTI

Vorrei iniziare, tuttavia, con i clienti. Per aumentare le entrate, dobbiamo instillare una cultura del cliente al primo posto. Ciò significa servizi affidabili, viaggi confortevoli e stazioni accessibili. Ma significa anche affrontare la questione che è in cima alla lista dei passeggeri delle maggiori preoccupazioni, ovvero le tariffe e l'emissione dei biglietti. Con [55 milioni di tariffe disponibili](#) , come si può essere sicuri di ottenere il miglior rapporto qualità-prezzo? L'emissione di biglietti dovrebbe essere senza problemi, qualcosa a cui devi a malapena pensare. Ecco perché, oggi, posso confermare l'estensione della biglietteria Pay-As-You-Go, con 52 stazioni nel sud-est che saranno completate quest'anno, inclusi i servizi Chiltern, London Northwestern e C2C.

Anche i prezzi dei biglietti dovrebbero essere più equi ma spesso c'è poca differenza tra il costo di un singolo o di un andata e ritorno. Gli operatori spesso non sono in grado di ridurre significativamente i prezzi sui servizi più silenziosi. Quindi, dopo il successo del test sui prezzi a gamba singola di LNER , lo estenderemo ad altre parti della rete LNER dalla primavera e quindi considereremo attentamente i risultati di quelli prima di estenderli più ampiamente. Ciò significa che una tariffa singola flessibile sarà sempre la metà del costo dell'equivalente andata e ritorno, offrendo ai passeggeri maggiore flessibilità e un miglior rapporto qualità-prezzo. Non si tratta

di aumentare le tariffe, voglio che i passeggeri beneficino di un'emissione di biglietti più semplice che soddisfi le loro esigenze.

Impareremo anche dal settore dell'aviazione e gestiremo meglio la capacità e aumenteremo le entrate sperimentando anche i prezzi basati sulla domanda su alcuni servizi LNER .

Tuttavia, i passeggeri non sono gli unici clienti del settore. Trasportando merci per un valore di decine di miliardi di sterline non possiamo sopravvalutare il potenziale inutilizzato del trasporto ferroviario di merci per una crescita verde. Quindi intendo creare un dovere per garantire che la nuova struttura industriale realizzi quel potenziale con un'Unità di trasporto strategico dedicata incaricata di creare migliori tutele, un maggiore coordinamento nazionale e, entro la fine dell'anno, ascoltando ciò che è stato detto in precedenza, stabilendo un trasporto merci a lungo termine obiettivo di crescita.

STRUTTURA

Tuttavia, rivolgerci ai clienti ci impone di allontanarci dall'attuale struttura del settore. Quindi, istituiremo la Great British Railways, o GBR . Mentre ci prepariamo, accelereremo il ritmo della riforma. Sono lieto di annunciare che il vincitore del concorso GBR HQ sarà rivelato prima di Pasqua. Ed entro l'estate risponderemo alla consultazione sui poteri legislativi di GBR .

L'industria ha da tempo richiesto una mente guida per coordinare la rete in modo che GBR sia responsabile di binari e treni, nonché di entrate e costi. Il che significa finalmente trattare la ferrovia come l'intero sistema che dovrebbe essere piuttosto che una rete di interessi disparati che è diventata. I passeggeri non dovranno più affrontare la scusa e lo spostamento della colpa degli anni passati. Invece, GBR sarà totalmente incentrato sul cliente. Fungendo da unico punto di responsabilità per le prestazioni della ferrovia e, soprattutto, seguendo la direzione ministeriale, il GBR Transition Team svilupperà la strategia guida a lungo termine per le ferrovie che pubblicheremo entro la fine dell'anno e spero che fornisca una direzione strategica al settore.

Tuttavia, rimane molta disinformazione sulla GBR . Quindi lasciami affrontare alcuni di questi miti a testa alta.

Questo non sarà Network Rail 2.0, né un ritorno alla British Rail. Togliere la politica dalle ferrovie è l'unico modo per costruire un'industria veramente guidata dal commercio e, per me, questo non è negoziabile. Ecco perché GBR sarà un organismo indipendente che assicurerà un approccio equilibrato sia all'infrastruttura che alle operazioni. Con entrambe le parti che si siedono al tavolo ed entrambe le parti offrono ai clienti una ferrovia efficiente e ad alte prestazioni.

Il ruolo dei ministri è quello di fornire una direzione strategica ed essere responsabili dinanzi al Parlamento. Non è compito dei ministri soffermarsi sulle decisioni operative. Ad esempio, non dovrei approvare se un treno passeggeri debba essere rimosso dall'orario per consentire invece la circolazione di un treno merci, come stavo facendo oggi. Ciò sarà lasciato agli esperti del settore in 5 divisioni GBR regionali che lavorano in collaborazione con organismi regionali come Greater Manchester e West Midlands Combined Authorities.

Allo stesso modo, non possiamo accettare l'altro punto di vista estremo. È necessaria la supervisione pubblica della nostra infrastruttura critica. Soprattutto per sostenere quei servizi passeggeri che non generano profitti, ma svolgono comunque un

importante ruolo economico e sociale. Ecco perché abbiamo bisogno di un partenariato pragmatico tra Stato e industria, sfruttando la necessaria supervisione dello Stato. Con il dinamismo, l'innovazione e l'efficienza del settore privato.

Questo modello integrato funziona, e non solo con le ferrovie. È così che abbiamo ottenuto uno dei lanci di vaccino COVID più rapidi e di maggior successo al mondo, ed è quello che dobbiamo fare nelle ferrovie.

OFFERTA DEL SETTORE PRIVATO

Il che mi porta all'ultima area della riforma. Valorizzare il ruolo del settore privato, che considero centrale per il futuro delle ferrovie. Con la privatizzazione e grazie a una catena di approvvigionamento resiliente e di livello mondiale, [il numero di passeggeri è raddoppiato a 1,75 miliardi](#) alla vigilia della pandemia. Con [gli investimenti del settore privato nel materiale rotabile hanno raggiunto quasi 7 miliardi di sterline](#) negli ultimi 10 anni.

Non voglio voltare le spalle a quell'esperienza commerciale. I contratti ferroviari nazionali e l'attuale approccio eccessivamente centralizzato sono temporanei, una soluzione a breve termine che ha contribuito a guidare il settore durante la pandemia e questo verrà gradualmente eliminato.

Voglio che il settore privato svolga il suo ruolo più importante nelle nostre ferrovie. Per rinvigorire il settore, guidare l'innovazione e, soprattutto, attirare più clienti verso la ferrovia. Lo farà in collaborazione con GBR. GBR aiuterà a stabilire le giuste condizioni commerciali in diverse aree chiave.

Ci saranno nuovi contratti di servizio passeggeri che bilanceranno i giusti incentivi prestazionali con obiettivi semplici e commerciali. Ma non saranno un approccio unico per tutti. In passato, sappiamo che alcuni operatori si sono assunti più rischi finanziari di quanti ne potessero gestire. Quindi, ora quel rischio risiederà dove è meglio gestito e questo include con gli operatori, ma solo dove porta i migliori risultati per passeggeri e contribuenti. Non dobbiamo avere paura di lasciare che gli amministratori delegati delle società di esercizio dei treni gestiscano e dirigano effettivamente le loro operazioni. Che non è quello che sono in grado di fare al momento.

Apriremo anche dati e sistemi ferroviari, riducendo al contempo le barriere all'ingresso per il settore. Per l'emissione di biglietti, ciò significa un mercato al dettaglio più competitivo e darò il benvenuto a nuovi attori per stimolare più innovazione e offrire ai passeggeri i servizi di cui hanno bisogno.

Amplieremo le opportunità commerciali intorno a terreni e proprietà vicino alle stazioni. In Giappone, le compagnie ferroviarie traggono pieno vantaggio da questi investimenti, generando ancora più entrate per le ferrovie e dovremmo cercare di fare lo stesso.

Infine, sosterremo più servizi di accesso aperto a vantaggio di passeggeri e contribuenti. Abbiamo visto che funziona bene con Hull Trains e Grand Central così come con Lumo sulla East Coast Mainline. Il tutto offrendo ai passeggeri una scelta più ampia e collegamenti più diretti. Gli operatori ad accesso aperto giocheranno un ruolo importante nel futuro del settore, specialmente quando svilupperemo nuovi mercati e faremo il miglior uso della capacità inutilizzata sulla rete.

CONCLUSIONE

Concludo dicendo che, pur essendo il secondo ministro dei trasporti a pronunciare questo indirizzo, sono probabilmente il primo a ricevere un soprannome biblico. Modern Railways Magazine ha descritto l'industria ferroviaria in attesa che "Moses Harper torni dalla montagna con tavolette di pietra". Sebbene io sia, ovviamente, lusingato da questo paragone, a differenza di Moses, ho intenzione di vivere abbastanza a lungo da raggiungere la terra promessa della riforma ferroviaria. E sebbene le mie parole di questa sera non siano state divinamente ispirate, hanno il pieno sostegno del Primo Ministro e del Cancelliere, che, in politica, è la cosa migliore.

Come intero governo, stiamo spingendo "vai" sulla riforma ferroviaria. Il lavoro quotidiano sarà guidato abilmente dal ministro delle Ferrovie, Huw Merriman, che è qui stasera e ha a lungo sostenuto la necessità di una ferrovia riformata, anche quando era presidente del Transport Select Committee. Fornirà la stabilità e la leadership necessarie, dando allo stesso tempo al settore la libertà di apportare cambiamenti significativi e spero che tutti voi sarete all'altezza della sfida:

mettere i clienti al primo posto

per realizzare i vantaggi di GBR

contribuire a rafforzare il ruolo del settore privato

Perché solo così la ferrovia può guadagnarsi la fiducia del pubblico di cui ha bisogno per crescere.

Mentre guardiamo al 200° anniversario del settore nel 2025, questa è la nostra occasione per far risorgere un po' di orgoglio nazionale nelle nostre ferrovie. Un'opportunità per sfruttare la volontà politica che c'è, l'imperativo economico e credo che il buy-in dell'industria per costruire la moderna ferrovia che la Gran Bretagna meriti.

È un'occasione che non possiamo sprecare".

ITALIA

Cipess: nella seduta odierna approvati progetti per circa 500 milioni

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – Nella seduta odierna il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze – Vice Presidente del Comitato Giancarlo GIORGETTI, con la presenza del Segretario del CIPESS, Sottosegretario Alessandro MORELLI, ha approvato una serie di provvedimenti in materia di infrastrutture, salute, ricostruzione post sisma

Di seguito le principali deliberazioni adottate.

Infrastrutture:

- Il Comitato ha approvato la rideterminazione del contributo statale per la realizzazione del sistema filoviario di Verona per un importo di circa 92,38 milioni di euro, in aumento di circa 6,73 milioni di euro rispetto al precedente contributo statale autorizzato dal CIPESS con delibera n. 38 del 2018, nell'ambito dei mutui già accesi e attivati e senza assegnazioni aggiuntive. Il Comitato ha riapprovato il progetto definitivo di una tratta della Pedemontana piemontese, ai soli fini della definizione del nuovo limite di spesa, pari a circa 384,45 milioni di euro. Il Comitato ha altresì dato

mandato al soggetto aggiudicatore, ANAS S.p.A., di proseguire con le successive fasi progettuali e di realizzazione dell'opera. Il CIPESS ha approvato il progetto definitivo della Stazione ferroviaria di Bari C.le – Realizzazione del parcheggio bus extra urbani nell'area ferroviaria ex "Officine Rialzo"- via Capruzzi", con un limite di spesa di circa 6,4 milioni di euro, nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni.

- Salute:
- Il CIPESS ha approvato il riparto fra le Regioni e le Province Autonome delle disponibilità finanziarie per il Servizio Sanitario Nazionale (SSN) nell'anno 2022, ammontanti a complessivi 125 miliardi di euro, già al netto della somma pari a 764 milioni di euro da destinare al Fondo per il concorso al rimborso alle Regioni delle spese sostenute per l'acquisto di farmaci innovativi. Il Comitato ha approvato l'assegnazione alle Regioni a statuto ordinario e alla Regione siciliana di 820 milioni di euro a valere sulle risorse vincolate alla realizzazione degli obiettivi di carattere prioritario e di rilievo nazionale per l'anno 2022 e di 680 milioni di euro per altre finalità quali, tra le altre, il concorso al finanziamento del Fondo per l'acquisto di medicinali innovativi e il finanziamento di una remunerazione aggiuntiva in favore delle farmacie per il rimborso dei farmaci erogati in regime di SSN.

Il Comitato ha altresì udito le seguenti informative:

- Informativa concernente la Relazione sulle attività di rilascio delle garanzie svolta da SACE S.p.A. Il Comitato è stato informato sullo stato di attuazione delle delibere in materia di attività green della SACE S.p.A. Nel 2022 sono state deliberate n. 248 garanzie per un finanziamento totale pari a euro 4.268 milioni di euro e un impegno garantito pari a euro 2.969 milioni. A livello di settore merceologico, le operazioni emesse riguardano principalmente il settore delle infrastrutture e delle costruzioni (46%) e delle energie rinnovabili (25%), mentre a livello di obiettivo ambientale perseguito, la maggior parte delle operazioni si riferisce all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico. Da inizio operatività (dicembre 2020) al 31 dicembre 2022 risultano deliberate 334 operazioni, per importo finanziato pari a euro 8.749 milioni ed impegno garantito pari a euro 5.283 milioni.
- Informativa sulla programmazione del "Fondo per la tutela del patrimonio culturale", ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, (legge di stabilità 2015) – annualità 2022-2024. Il decreto ministeriale n. 289 del 18 luglio 2022 ha approvato il programma per le annualità 2022-2024, per l'importo complessivo di 390 milioni di euro, di cui 50 milioni per l'anno 2022, 100 milioni per l'anno 2023 e di 240 milioni per l'anno 2024. La Direzione generale bilancio del Ministero della cultura ha presentato, inoltre, una relazione sulle attività di monitoraggio degli interventi delle programmazioni del "Fondo per la tutela del patrimonio culturale", a valere sui dd.mm. nn. 57 del 28 gennaio 2016, 265 del 4 giugno 2019, 450 del 16 dicembre 2021 e 289 del 18 luglio 2022.
- Informativa concernente le attività del Commissario straordinario per la Metropolitana di Roma Linea C, tratta T3, di cui al DPCM 14.04.2022 –

Ordinanze relative all'approvazione del progetto definitivo della variante alla stazione "Fori imperiali" e all'approvazione del progetto definitivo della Stazione "Piazza Venezia".

- Informativa sullo stato di affidamento della gestione del corridoio autostradale A22 Modena – Brennero.
- Informativa concernente il trasferimento delle tratte autostradali A4 (Venezia – Trieste), A23 (Palmanova – Udine) A28 (Portogruaro – Conegliano) A4 (Raccordo Villesse – Gorizia – A57), attualmente gestite dalla Società Autovie Venete S.p.A. alla Società Alto Adriatico S.p.A..

MIT: via libera a 1,4 miliardi del contratto di programma Anas per opere subito cantierabili

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – Via libera a oltre 1,4 miliardi di euro destinati ad opere immediatamente cantierabili. Si tratta di risorse disponibili dopo che la Corte dei conti ha registrato la delibera Cipess del 27 dicembre scorso, con la quale è stato approvato l'aggiornamento 2022 del Contratto di programma ANAS (del valore di 4,5 mld), rendendo così utilizzabili le risorse per emanare i bandi.

6 cantieri, 4 Regioni interessate: Lazio, Puglia, Calabria, Sicilia.

"Vogliamo far ripartire i cantieri e sbloccare opere. Non ci fermeremo", ha commentato con soddisfazione il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini.

Dettaglio della ripartizione delle risorse:

Puglia

– due tratti della SS. n. 16 Adriatica (gli interventi per il recupero funzionale della tangenziale ovest di Foggia e dell'innesto, 1° lotto, della Foggia-Cerignola; i lavori di adeguamento del tratto compreso tra San Severo e Foggia.

– i progetti per la SS. n. 89 Garganica che prevedono la razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e la realizzazione dell'asta di collegamento tra San Giovanni Rotondo e Manfredonia, 1° stralcio Manfredonia – aeroporto militare di Amendola.

Calabria

– realizzazione della Trasversale delle Serre.

Sicilia

– lavori della SS. n. 626 e n. 115, relativi ai lotti 7 e 8 di completamento della tangenziale gelese.

Lazio

– sistema infrastrutturale di collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte – tratta Monte Romano est – Civitavecchia

Carburanti: insediato il tavolo di settore al ministero del Made in Italy

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – Al via questa mattina a Palazzo Piacentini il tavolo di confronto sulla filiera di distribuzione carburanti al fine di realizzare il riordino del settore.

Presenti il Ministro Urso con il Sottosegretario Massimi Bitonci, con i rappresentanti degli altri dipartimenti coinvolti del Mase, del Mef e del Mit e i rappresentanti del settore, dai gestori alla pompa al comparto industriale, ai produttori.

Urso durante il suo intervento di apertura dei lavori ha sottolineato il massimo impegno del Governo per un completo riassetto di tutta la filiera "Come promesso abbiamo aperto un confronto continuativo, non occasionale o strumentale, per rispondere e risolvere le questioni che i rappresentanti del settore ci hanno sottoposto nelle scorse settimane al termine del quale è nostra intenzione presentare un provvedimento organico di riordino del settore". "Insieme al sottosegretario Bitonci – ha continuato il Ministro – lavoreremo affinché nei prossimi mesi si approfondiscano tutte le questioni con gli attori e i ministeri competenti: Mimit Mase, Mef e Mit".

Temi principali: ristrutturazione della rete di distribuzione e sviluppo della rete delle ricariche elettriche; la contrattualistica e rapporti tra operatori e filiera; l'utilizzo e costi degli strumenti di pagamento elettronico.

Sarà invece dedicata successivamente una sessione ad hoc sulla rete autostrade insieme al Mit.

"Il tavolo carburanti – ha dichiarato il sottosegretario Massimo Bitonci – è la sede idonea per trovare il giusto compromesso e risolvere le criticità".

Sulla situazione dei prezzi dei carburanti, il ministro Urso ha aggiunto: "I dati del nostro Osservatorio ci confortano: nell'ultima settimana in Italia non vi è stato il temuto impatto del nuovo embargo petrolifero sui prodotti russi; anzi, si è registrata una costante leggera flessione dei prezzi alla pompa. Siamo sulla strada giusta e questo spero contribuisca ad un confronto sereno con operatori e consumatori". Riguardo al decreto legge Trasparenza in esame alla competente commissione della Camera, Urso ha commentato "per rispetto al Parlamento, crediamo sia giusto che il confronto prosegua ora in quella sede".

CONSIP: al 31 gennaio 47 gare per supportare progetti PNRR delle PA. 3 per settore Mobility

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – Al 31 gennaio 2023, sono 47 – per un valore di 15 mld/€ (e un totale di 183 lotti) – le gare realizzate da Consip per garantire alle PA contratti di acquisto funzionali anche ai progetti del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare (PNC).

Sono tutte iniziative che recepiscono nella documentazione di gara o nella fase post gara i requisiti DNSH (Do No Significant Harm – in materia di impatto ambientale) e quelli previsti dall'art.47 del DL 77/2021 (tutela della parità di genere), rendendo i contratti utilizzabili anche per gli acquisti finanziati dai fondi PNRR/PNC.

Per quanto riguarda i settori, la maggior parte delle iniziative di gara (31 su 47 totali) si concentra nel settore ICT (tra queste servizi per l'adozione del cloud, per la sanità digitale, ma anche hardware e software), 13 sono realizzate in ambito Sanità (per il rinnovo del parco apparecchiature di diagnostica installato nelle strutture sanitarie pubbliche), 3 riguardano il settore Mobility (autobus e veicoli a basso impatto ambientale).

A seguito di queste gare, sono già stati attivati 33 contratti per un valore di 12,3 mld/€, pari a 127 lotti. Il valore residuo dei contratti attualmente disponibile è di oltre 7,5 mld/€ (pari al 61% del valore dei contratti attivati).

In ambito PNRR, oltre a mettere a disposizione delle PA contratti di acquisto "pronti all'uso" e strumenti di negoziazione per effettuare in modo rapido le acquisizioni funzionali ai progetti, Consip è impegnata su due ulteriori linee di azione:

- Realizza interventi di formazione e tutoraggio rivolti a buyer pubblici per facilitare l'utilizzo degli strumenti digitali di acquisto e negoziazione

- Implementa progetti per l'evoluzione del sistema nazionale di e-procurement, attraverso la digitalizzazione di processi, funzionalità e strumenti

Per quanto attiene al primo compito, al 31 dicembre 2022 sono stati formati 16.525 funzionari delle PA attraverso 225 webinar ed è stata svolta attività di tutoraggio per la conclusione di 384 transazioni attraverso gli strumenti di e-procurement.

Per quanto attiene al secondo compito, nel corso del 2022 sono stati realizzati interventi indirizzati all'implementazione dello Smart Procurement (estensione del perimetro di digitalizzazione degli strumenti di acquisto e potenziamento della infrastruttura tecnologica e di sicurezza della piattaforma) e alla realizzazione dell'interoperabilità fra sistemi gestionali (ANAC, RGS, Infocamere).

Maria Teresa De Benedictis, prima presidente donna Isfort S.p.A. , ma non sia l'eccezione

(FERPRESS) – 09 FEBBRAIO – Maria Teresa De Benedictis è la prima Presidente donna di Isfort, l'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti. Viene da un'esperienza di lavoro che l'ha vista essere assunta in prima istanza come Macchinista delle Ferrovie dello Stato Italiane, successivamente si è laureata in Ingegneria ed è passata quindi ad incarichi dove ha messo a frutto le sue capacità di analisi dei sistemi complessi della Mobilità e gestionali. L'incarico di Presidente di Isfort aggiunge un tassello importante ad una carriera professionale già avviata, ma nello stesso tempo rappresenta per l'Istituto un elemento di innovazione rispetto alle tradizionali scelte del passato. La scelta di una Presidente giovane, donna, ancora impegnata profondamente nel lavoro, con conoscenze e competenze acquisite anche nella Produzione, indica la volontà dell'Istituto di allargare l'orizzonte oltre i tradizionali terreni della Ricerca e della Formazione, per misurarsi nello sviluppo di processi di approccio funzionale e sistemico della Mobilità, coniugata con le potenzialità dell'innovazione digitale, una delle attuali sfide del Paese.

Presidente De Benedictisprima di tutto che cosa è Isfort e quali le proiezioni future dell'Istituto.

La quota più rilevante delle energie dell'Istituto è dedicata alla Ricerca e alla Formazione, con l'obiettivo di leggere e interpretare i fenomeni e le tendenze più rilevanti, identificarne le criticità, individuare "driver" funzionali di sviluppo. Possiamo individuare nel 70% circa i ritorni economici da attività di Ricerca e nel 30% circa quelli da Formazione, oggi in particolare dedicata a quella Specialistica per i Macchinisti – che ha portato alla costituzione di una Scuola Professionale riconosciuta ANSFISA – ma che riguarda anche, attraverso specifici Corsi di Formazione, lo sviluppo delle competenze dei profili amministrativi e gestionali impegnati nel Settore della Mobilità. La ricerca di Isfort competente e rigorosa – *ci teniamo molto come governance dell'Istituto* – ha professionalità di alto profilo per interagire con l'intera realtà del Trasporto, sia esso pubblico che privato ed associativo (di rappresentanza), per la realizzazione di Modelli previsivi della Domanda di Trasporto che trovano, tra l'altro, fondamento sui dati esclusivi ed unici dell'Osservatorio "Audimob", per le "valutazioni trasportistiche" dei Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) che precedono gli investimenti infrastrutturali, per lo studio del PUMS (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile) e dei PUT (Piani Urbani

del Traffico). E' proprio questo patrimonio di know-how e di professionalità che io intendo valorizzare come Presidente, creando e sostenendo le condizioni per lo sviluppo e la crescita dell'Istituto.

Il Rapporto Audimob conquista ogni anno maggiore credibilità e spazio nel Paese. Possiamo spiegarne i motivi?

Sinteticamente, possiamo indicare tre motivi, molto puntuali : la rinnovata centralità della tematica dei Trasporti, la metodologia consolidata in venti anni di Ricerca e l'imponente Banca Dati realizzata con cui Isfort, con Audimob, può analizzare l'andamento dei fenomeni della Mobilità nell'arco di un periodo storico certamente tra i più lunghi presi in esame in ambito trasportistico.

Per leggere l'intervista integrale sul magazine Mobility Press [clicca QUI \(www.mobilitypress.it\)](http://www.mobilitypress.it)

Per ricevere gratuitamente ogni settimana il nuovo numero di Mobility Magazine con nuovi aggiornamenti, notizie e approfondimenti sul mondo dei trasporti potete [registrarvi cliccando QUI](#)

Trenitalia: arriva X-GO, il nuovo programma per i clienti che viaggiano con Regionale e Intercity

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – Trenitalia lancia X-GO, il nuovo programma dedicato ai clienti che acquistano viaggi su Regionali e Intercity. X-GO è pensato per accumulare punti ad ogni prenotazione utilizzabili per sconti sui viaggi successivi: a seconda della tipologia e della classe di viaggio si accumulano dei punti, che possono andare da 2 a 9 per i viaggi sugli Intercity e da 1 a 10 per quelli sui Regionali. Ogni 10 punti accumulati si ottengono 3 euro di sconto immediato sull'acquisto del prossimo viaggio.

Il programma ha anche tenuto conto di chi si sposta con la bici o con il suo amico a quattro zampe: sugli Intercity, infatti, con il supplemento per il trasporto bici e il trasporto animali si guadagna 1 punto per ogni viaggio acquistato.

Usare il cashback è semplice e intuitivo: se si acquista online o su App Trenitalia, è sufficiente selezionare, prima del pagamento, la voce "Cashback X-GO" e indicare i punti da convertire in sconto.

I punti possono essere "spesi" direttamente sul sito o sull'App Trenitalia ma anche in biglietteria.

Tutte le informazioni su come aderire al programma, guadagnare e spendere punti sono disponibili sulla sezione dedicata del sito Trenitalia.com

Roma-Pescara: consiglio straordinario ad Avezzano su potenziamento della ferrovia

(FERPRESS) – Avezzano, 7 FEB – Arriva un segnale di unità dal Consiglio comunale convocato in seduta straordinaria ad Avezzano per prendere di petto il tema della velocizzazione e del potenziamento della tratta ferroviaria Roma-Pescara.

Un'adunanza aperta alla partecipazione di tanti esponenti politici di livello regionale e nazionale che hanno voluto centrare l'appuntamento convocato dall'Amministrazione comunale in virtù di una decisione unitaria dei consiglieri comunali di maggioranza e minoranza, riferisce una nota del Comune di Avezzano.

Una seduta del Consiglio centrata sulle analisi, i contributi e le proposte arrivate dalla senatrice Gabriella Di Girolamo, dal sen. Guido Liris, dal sen. Etel Sigismondi, dal sen. Michele Fina, dall'on. Luciano D'Alfonso, dall'on. Guerino Testa, ma anche dalla squadra di consiglieri regionali che hanno chiuso la carrellata di interventi: Marianna Scoccia, Simone Angelosante, Massimo Verrecchia, Antonietta La Porta, Giorgio Fedele.

Così l'Assise civica del capoluogo del Marsica è diventata il cuore di una rinnovata strategia di realizzazione dell'opera definita da tutti "prioritaria e ancor di più vitale per le aree interne e per l'intero Abruzzo".

Presenti anche i Comuni di Tagliacozzo con il Sindaco Vincenzo Giovagnorio e Sulmona con l'assessore ai trasporti Attilio D'Andrea, nonché Lorenzo Berardinetti, presidente Uncem Abruzzo, Pasqualino Di Cristofano, Sindaco di Magliano dei Marsi, e Cesidio Lobene, Sindaco di Trasacco, per una platea composta, per il resto, da rappresentanti delle associazioni e dei sindacati.

Pur con accenti diversi è emersa la volontà di un lavoro comune da parte dei senatori e dei deputati, nonché nelle parole dei consiglieri regionali che si sono alternati al microfono.

A prendere la parola per primo è stato il Sindaco Giovanni Di Pangrazio, dopo l'apertura dei lavori del Presidente del Consiglio Fabrizio Ridolfi, che ha sottolineato come questa seduta sia stata convocata «sotto il segno del confronto pacifico e della condivisione su un tema che riguarda tutti».

La cronistoria dell'intera vicenda, dallo studio di prefattibilità fino agli ultimi incontri svoltisi nella sede Rfi, è stata affidata al consigliere comunale Ernesto Fracassi, vicino al tema del collegamento ferroviario anche per via delle sue competenze professionali.

Nell'ordine del giorno approvato unitariamente dal Consiglio comunale di Avezzano, si chiede una verifica del progetto fattibilità esecutiva dell'intera tratta, con tempi e coperture finanziarie certe per l'intera realizzazione, si chiede alle istituzioni regionali e nazionali di adottare tutte le misure utili per evitare che, la mancata partenza dei lavori possa causare la perdita dei fondi già stanziati, tenendo anche in considerazione una riprogrammazione dei lotti funzionali che rimetta in gioco la parte Avezzano-Tagliacozzo, che già era oggetto di finanziamento.

Nella sostanza, i consiglieri comunali hanno voluto sottolineare che, se i problemi per far partire altri lotti fossero insormontabili, qui, invece, si è pronti a lavorare con velocità pur di non rischiare di veder svanire l'intera posta in gioco.

Altra novità votata all'unanimità è l'istituzione di un Comitato di Monitoraggio, che sarà coordinato dal Sindaco Di Pangrazio, sullo stato di avanzamento dell'opera con la partecipazione di rappresentanti istituzionali, di categoria e dei sindacati e che, per quanto riguarda il Comune di Avezzano, avrà composizione paritetica fra i gruppi consiliari per «verificare e pungolare – come suggerito dall'on. Luciano D'Alfonso – chi dovrà concretamente portare avanti l'intervento».

Nei ragionamenti di tutti sono stati ribaditi alcuni principi fondamentali su cui si lavorerà insieme.

Unità di intenti, fare squadra, al di là di provenienze e schieramenti, per le aree interne e per l'Abruzzo intero, visto che la modernizzazione infrastrutturale dell'Abruzzo è vitale per il suo sviluppo economico, turistico e sociale e la Pescara-

Roma, è il fiume principale (il senatore Sigismondi) a cui potranno essere collegati altri affluenti importanti per dare risposta alle esigenze di tutte le aree della regione. Importante la sottolineatura della senatrice Di Girolamo riguardo il fatto che «l'attenzione su questo vitale tema sia stata riaperta dall'azione esercitata dai sindaci».

In chiusura di seduta, il Sindaco di Avezzano ha espresso la sua soddisfazione «per un confronto che per la prima volta ha visto prevalere l'unità di intenti e la condivisione. Oggi – ha concluso Di Pangrazio – ad Avezzano ha vinto l'Abruzzo».

Ora, il prossimo appuntamento è fissato in agenda al 21 febbraio con la visita del Commissario Rfi Vincenzo Macello, ma si guarda anche all'incontro con il Ministro Salvini per il quale c'era stato l'impegno preso, sempre al Palazzo di Città, dal sottosegretario Luigi D'Eramo.

Club Italia: presentata la seconda edizione delle Linee Guida per i MaaS

(FERPRESS) – Roma, 9 FEB – Giornata di confronto e di incontri organizzata da Club Italia in occasione della presentazione della seconda edizione delle Linee Guida per i MaaS. Platea piena di soci del Club che raccoglie, ormai da vent'anni, operatori tecnologici e aziende del trasporto pubblico locale che si occupano dei sistemi di bigliettazione elettronica ma anche di integrazione di sistemi.

“Abbiamo portato a termine un lavoro particolarmente importante – ha detto il presidente di Club Italia, Piero Sassoli – che ha visto particolarmente impegnati i nostri soci, alcuni dei quali vantano già esperienze di MaaS in Italia e all'estero e che hanno potuto portare contributi particolarmente utili”. In tutti gli interventi che si sono succeduti è stato messo in particolare evidenza il rapporto con le organizzazioni locali, con la governance pubblica che si deve consolidare e con i soggetti che dovranno gestire: il MaaS Integrator, il MaaS Operator, i driver tecnologici, gli operatori di mobilità.

“Il cittadino chiede di potersi spostare meglio e in modo sostenibile – ha detto il direttore di Club Italia, Claudio Claroni – non vuol sapere di sistemi, cose tecniche, scambi informativi e così via. Vuole muoversi facilmente, pagare semplicemente un servizio che deve essere accessibile a tutti”.

Siamo ancora agli inizi di un processo che si deve sviluppare nei prossimi mesi con la collaborazione delle tante parti in gioco (Ministeri, Associazioni di settore, enti locali) che dovranno imparare ad ascoltarsi fra loro.

Milano-Cortina 2026: Matteo Salvini visita il cantiere del Villaggio Olimpico

(FERPRESS) – Milano, 10 FEB – Un sopralluogo al cantiere dello scalo milanese di Porta Romana per vedere dove nascerà il villaggio olimpico e paralimpico delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026. Il tutto si è svolto alla presenza del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini che ha voluto osservare in prima persona il progetto.

“I cantieri vanno bene. Toccando ferro siamo in anticipo, entro la fine dell'anno gli edifici arriveranno al tetto. Questo – ha dichiarato il vicepremier e ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini – è un esempio di come le Olimpiadi abbiano accelerato un cantiere che senza i Giochi temo sarebbe ancora vuoto. Sapere che da qui a due anni arriveranno migliaia di atleti e poi finite le Olimpiadi migliaia di

studenti, famiglie e abitazioni, che ci sarà un parco enorme e i binari verranno sotterrati, renderanno questa una delle zone potenzialmente più belle e più attrattive e verdi, sicure di Milano dà molta soddisfazione”.

L'area è stata ceduta definitivamente nel novembre 2022 da FS Sistemi Urbani, società capofila del Polo Urbano del Gruppo FS Italiane, al Fondo Porta Romana, promosso e gestito da COIMA SGR e sottoscritto da Covivio, Prada Holding e dal fondo COIMA ESG City Impact partecipato da alcuni tra i maggiori investitori istituzionali italiani che hanno deciso di supportare l'economia reale nazionale (Cassa Forense, Cassa Nazionale Previdenza e Assistenza Dottori Commercialisti, Fondazione ENPAM, Inarcassa – soci AdEPP –, Banca Credito Cooperativo, Fondazione Cariparo, Compagnia di San Paolo). Presenti all'evento anche Giuseppe Sala sindaco di Milano e Umberto Lebruto, Amministratore Delegato di FS Sistemi Urbani.

Il progetto prevede la creazione del villaggio olimpico e paralimpico, ma una volta terminata le Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026 è stato già ipotizzato un suo riutilizzo. La storia dei grandi eventi sportivi internazionali è piena di strutture che, una volta terminate le manifestazioni, si trasformano in vere e proprie cattedrali nel deserto. Ecco, questo non sarà uno di questi casi. Verrà, infatti, restituito alla comunità cittadina attraverso la trasformazione nel più grande studentato d'Italia realizzato in Edilizia Residenziale Sociale, con circa 1.700 posti letto. L'area vedrà inoltre l'insediamento di residenze, spazi di co-working, servizi di interesse generale e spazi pubblici, con le aree verdi che rappresenteranno circa il 50% della superficie dello scalo.

Il masterplan per lo sviluppo dello scalo, “Parco Romana”, è stato realizzato dal team composto da OUTCOMIST, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati e Arup, riservando la massima attenzione alla sostenibilità; il progetto rispetta infatti i requisiti nZEB (Nearly Zero Energy Building) e prevede l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili.

La riqualificazione dello scalo è finanziata da Intesa Sanpaolo, che supporterà COIMA SGR, Covivio e Prada Holding S.p.A. nell'operazione attraverso un “Sustainability-linked Loan” volto a sostenere un progetto di rigenerazione urbana che punta ai più alti standard ESG. Il progetto prosegue nel rispetto delle tempistiche previste dall'Accordo di Programma e con la virtuosa collaborazione di Regione Lombardia, Comune di Milano, Fondazione Milano Cortina, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero dello Sport, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Università e della Ricerca e Gruppo FS Italiane.

I lavori di costruzione del Villaggio Olimpico sono iniziati a gennaio, a seguito dell'ottenimento del permesso di costruire da parte del Comune di Milano a dicembre 2022. Il Fondo Porta Romana ha contestualmente affidato l'appalto a un raggruppamento di imprese formato da Impresa CEV SpA, Grassi e Crespi Srl e Milani S.p.A., che hanno recentemente completato il montaggio della quarta gru. Con questa assegnazione e con il completamento delle opere di bonifica e scavo entro fine febbraio, grazie all'efficace collaborazione di tutti gli enti preposti l'opera ha già raggiunto tre degli obiettivi previsti dal cronoprogramma con un anticipo di quattro mesi, con l'obiettivo di consegnare il Villaggio Olimpico alla Fondazione Milano Cortina entro la scadenza prevista di luglio 2025.

Assoporti: cordoglio per la morte di due lavoratori nei porti italiani

(FERPRESS) – Roma, 10 FEB – “Prima di tutto, vorrei esprimere il cordoglio di tutta l’Associazione e mio personale ai familiari dei lavoratori portuali vittime di incidenti nel porto di Trieste e nel porto di Civitavecchia,” ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, dopo le terribili notizie dei decessi avvenuti tra ieri e oggi.

L’Associazione dei Porti Italiani torna a ribadire l’impegno a fare quanto possibile per scongiurare incidenti che possano portare a conseguenze tragiche.

Insieme ai presidenti delle AdSP sono state messe in atto diverse azioni su questo tema così delicato. Tra queste: un protocollo d’intesa con INAIL che sarà sottoscritto nelle prossime settimane e di cui si darà ampia diffusione, nonché l’impegno economico da parte delle AdSP, insieme a tutte le parti datoriali e condiviso con le parti sociali, per l’attuazione del cosiddetto Fondo Esodo che consentirà l’accompagnamento dei lavoratori fragili e anziani verso il pensionamento.

Inoltre, Assoporti ha appena richiesto un incontro urgente con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, e con il Viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi per valutare altre utili iniziative su questo tema.

“Ci stringiamo in rispettoso silenzio intorno alle famiglie dei lavoratori. Come abbiamo sempre detto, la sicurezza e la salute dei lavoratori è un bene sul quale non si può transigere. Saranno le autorità competenti a stabilire le responsabilità di quanto accaduto, ma come Assoporti con le AdSP sarà fatto quanto possibile per scongiurare futuri incidenti,” ha concluso Giampieri.

Incidenti lavoro: Rixi, ennesima tragedia. Mit convoca Assoporti e terminalisti

(FERPRESS) – Roma, 10 FEB – “La sicurezza sul lavoro è una priorità inderogabile. In attesa di conoscere l’esito delle indagini sulle dinamiche delle tragedie di Trieste e Civitavecchia, nei prossimi giorni faremo il punto al Mit con le associazioni di categoria Assoporti e Assiterminal. Al centro metteremo l’analisi e la valutazione dei rischi legati alle condizioni operative nei porti commerciali. Per noi è imperativo che vengano assicurate condizioni lavorative sicure e salutari”.

Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi.

L’archeologia come elemento progettuale delle ferrovie italiane: il caso Italferr

(FERPRESS) – Roma, 10 FEB – Italferr, Società del Polo Infrastrutture Gruppo FS, è la prima società di ingegneria italiana a dotarsi di un proprio staff di archeologi che si occupa di identificare preliminarmente le presenze antiche e di individuare le soluzioni più efficaci per risolvere eventuali interferenze fra le nuove opere ferroviarie e il patrimonio archeologico, oltre che valorizzare i ritrovamenti.

L’AD **Andrea Nardinocchi** intervistato da **Forbes.it** ha messo in evidenza l’importanza dell’attività archeologica preventiva, che diviene elemento

progettuale integrato in cui risiedono consapevolezza e sensibilità nel percorso di costruzione di infrastrutture strategiche destinate a determinare importanti trasformazioni del territorio.

[Clicca qui per leggere l'articolo su Forbes.it](#)

REGIONE LAZIO

ADR: nasce ADR Ventures per supportare startup che operano nell'Innovation Hub di Fiumicino

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – Nasce ADR Ventures, il nuovo veicolo societario creato da Aeroporti di Roma per l'avvio delle attività di Corporate Venture Capital. Si tratta della prima iniziativa del genere nel settore del trasporto aereo in Italia ed è finalizzata a finanziare lo sviluppo di progetti in settori ad elevato potenziale di innovazione.

La nuova società, sinergica con i bisogni operativi e strategici dell'aeroporto, avrà anche l'ambizione di operare come motore di sviluppo di imprenditoria giovanile, assicurando supporto alle startup più virtuose e con maggiore prospettiva, accompagnandole nell'integrazione con il business e nella gestione dei processi di investimento, accelerando il loro processo di crescita aziendale e di commercializzazione della soluzione innovativa ideata.

“La creazione di ADR Ventures – ha dichiarato Marco Troncone, Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma – società ad hoc di Corporate Venture Capital per finanziare soluzioni innovative in ambito travel, conferma la solidità della strategia ADR di Open Innovation e la determinazione a fare la nostra parte per assicurare lo sviluppo di un ecosistema avanzato per l'innovazione del settore. Segue il recente lancio dell'acceleratore di start-up qui a Fiumicino, la cui prima call for ideas ha dato risultati estremamente positivi, proprio per ingaggiare startup con elevato potenziale, assicurare loro supporto e investire nei progetti a maggior potenziale. Da oggi, grazie ad ADR Ventures, oltre al supporto di competenze e alla contaminazione assicurata dalla “immersione” delle start-up nello scalo, potremo assicurar loro un supporto finanziario per accelerarne ulteriormente la crescita”.

ADR Ventures sarà uno strumento in più per aiutare le nuove startup che avranno l'opportunità di lavorare ai loro progetti direttamente dall'Innovation Hub di Aeroporti di Roma, il primo acceleratore industriale nel cuore di uno scalo aeroportuale, con caratteristiche uniche in Europa e con un taglio internazionale, inaugurato lo scorso ottobre presso il Terminal 1 di Fiumicino; un ecosistema di circa seicentocinquanta metri quadri dedicato a creare nuove sinergie, con la mission di generare valore individuando gli startupper del futuro che contribuiranno a sviluppare soluzioni in grado di ridefinire i paradigmi dell'industria.

Tra gli obiettivi della nuova società ci saranno anche quelli di gestire gli investimenti nel capitale delle startup attraverso due diligence, il monitoraggio delle società nelle quali sono stati previsti investimenti, l'individuazione tramite scouting dedicato di potenziali società target, caratterizzate da prospettive di crescita e funzionali alla realizzazione di nuovi servizi e soluzioni per costruire, insieme ad Aeroporti di Roma, l'aeroporto del futuro. L'attività di ADR Ventures non si limiterà unicamente

all'apporto di capitale di rischio, ma riguarderà anche una serie di attività connesse e strumentali alla realizzazione dell'idea imprenditoriale.

“Con questa nuova società – ha dichiarato Emanuele Calà, Direttore Qualità e Innovazione di Aeroporti di Roma e consigliere di ADR Ventures – offriamo un supporto ulteriore alle startup, investendo nelle loro idee sviluppate all'interno dell'Innovation HUB di Fiumicino non solo in termini economici ma anche di know-how e competenze, favorendo lo sviluppo e la crescita di nuove aziende e imprenditori per accompagnare la trasformazione digitale degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino”.

ADR: accordo per la stabilizzazione degli organici operativi del Gruppo

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – Firmato un importante accordo tra Aeroporti di Roma e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil e Ugl del Trasporto Aereo per la stabilizzazione degli organici operativi del Gruppo ADR. Il piano interessa 257 lavoratori ed è articolato in assunzioni a tempo indeterminato e trasformazione dei contratti di lavoro da part time a full time.

Dal prossimo mese di marzo, 66 lavoratori attualmente impiegati negli scali di Fiumicino e Ciampino in attività di assistenza ai passeggeri, saranno assunti a tempo indeterminato mentre ad altri 191 addetti il contratto a tempo determinato verrà trasformato in indeterminato.

Questa intesa, che lascia spazio ad ulteriori interventi a favore del personale operativo con il consolidamento del traffico passeggeri atteso per la prossima stagione estiva, conferma il trend di incremento degli organici di Aeroporti di Roma avviato lo scorso novembre, con l'assunzione a tempo indeterminato di 90 addetti nella società del Gruppo, ADR Security. Il piano di assunzioni definito per il 2023 coinvolge esclusivamente le risorse che negli anni passati hanno lavorato nei settori operativi del Gruppo con contratti a tempo determinato.

“L'accordo sottoscritto oggi – ha dichiarato Marco Troncone, Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma – è il frutto della proficua collaborazione con le organizzazioni sindacali e rappresenta un importante investimento nel nostro capitale umano con la stabilizzazione di 257 lavoratori. Ancora una volta, confermiamo il nostro impegno di valorizzazione delle nostre persone, protagoniste dello sviluppo sostenibile del nostro aeroporto nel segno dell'eccellenza. Un impegno, mantenuto anche durante le fasi drammatiche della pandemia in una logica di salvaguardia dei livelli occupazionali, che ha contraddistinto l'azione aziendale nel segno delle internalizzazioni, della crescita professionale e della lotta al precariato, e che ha creato negli ultimi 10 anni oltre 1.400 nuovi posti di lavoro a tempo indeterminato. Con il nostro piano di sviluppo, siamo determinati a proseguire e accelerare su questo percorso”.

ROMA CAPITALE

RFI: nodo di Roma, proseguono i lavori per la fermata Pigneto. 7,5 mln di investimenti

(FERPRESS) – Roma, 10 FEB – Proseguono le attività propedeutiche per la realizzazione della nuova fermata di Pigneto.

Per questa ragione, dalle ore 23:30 di sabato 11 febbraio alle ore 23:30 di domenica 12 febbraio 2023, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) eseguirà importanti interventi sulla linea tra Roma Tiburtina e Roma Tuscolana.

Per consentire la piena operatività dei cantieri, la circolazione dei treni della FL1 (Orte – Fiumicino) e FL3 (Roma – Viterbo) subirà modifiche, con limitazioni dei servizi nelle stazioni di Roma Tiburtina e Roma Ostiense.

In particolare, i passeggeri provenienti da Orte/Fara Sabina e diretti a Fiumicino Aeroporto verranno invitati a scendere nella stazione di Roma Tiburtina e ad utilizzare la linea B della Metropolitana per raggiungere la stazione di Roma Ostiense (Piramide) dove proseguiranno il viaggio in treno. Così come nella direzione contraria, i viaggiatori utilizzeranno la Metropolitana da Roma Ostiense (Piramide) a Roma Tiburtina per poi continuare in treno.

Sulla linea FL3 Roma – Cesano/Viterbo i treni saranno limitati a Roma Ostiense.

I treni regionali della FL5 Roma-Pisa effettueranno la fermata a Roma Tuscolana e, in alcuni casi, subiranno variazioni di orario.

Nelle ore in cui il servizio della metropolitana è sospeso, i collegamenti saranno garantiti con bus che fermeranno nei piazzali di stazione o in punti opportunamente segnalati.

I viaggiatori potranno usufruire del servizio sostitutivo e accedere gratuitamente alla metro esibendo il titolo di viaggio ferroviario valido per la tratta interrotta.

Maggiori informazioni sul programma di circolazione dei treni sono consultabili sui canali di vendita dell'Impresa Ferroviaria.

L'investimento complessivo previsto per questi lavori è pari a 7,5 milioni di euro.

Roma: stanziati 10 mln di euro per illuminare 715 strisce pedonali

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – In arrivo a Roma 715 nuovi attraversamenti pedonali luminosi. La Giunta capitolina ha infatti approvato il progetto di fattibilità che punta a raggiungere l'obiettivo 'Vision zero', che ha l'intento di eliminare i morti e i feriti a causa di incidenti stradali.

Un altro tassello del Piano sulla sicurezza stradale che insieme al rifacimento della grande viabilità e della segnaletica e a operazioni di restyling sui marciapiede e sulle piste ciclopedonali, punta a fare di Roma una città a misura d'uomo, un luogo dove tutti e in particolare pedoni, ciclisti, e utenze fragili, possano trovarsi in sicurezza.

I nuovi attraversamenti, i cosiddetti Apl, saranno realizzati sulle strade della Capitale e avranno un costo di 10 milioni di euro per l'annualità 2023-2024, suddivisi in: 5,3 milioni per la realizzazione di 270 Apl sulla Grande viabilità e 4,7 milioni per le strade dei Municipi.

Gli attraversamenti pedonali luminosi utilizzano tecnologie di ultima generazione e soluzioni intelligenti, e saranno collegati al sistema esistente di illuminazione pubblica. Il progetto è stato sviluppato dal Csimu sulla base di uno studio approfondito della situazione esistente, attraverso rilevazioni in sito, analisi degli

incidenti stradali, punti critici segnalati dal Corpo di Polizia di Roma e ascolto dei cittadini, individuando quindi la localizzazione degli attraversamenti pedonali potenzialmente pericolosi.

Gli Apl sono una soluzione ottimale sia per il pedone sia per l'automobilista: infatti le aree interessate dall'illuminazione sono le strisce pedonali, ma anche la parte del marciapiede e questo consente, come da norma, di illuminare sia il piano orizzontale sia il piano verticale, illuminando perfettamente il corpo dei pedoni, rendendoli visibili già dall'area d'attesa. Pertanto, l'illuminamento orizzontale consente al pedone di vedere la segnaletica orizzontale, mentre l'illuminamento verticale aiuta l'automobilista a vedere il pedone.

Roma scelta tra le 10 città Upper living lab per mobilità del futuro

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – Roma è stata scelta tra le 10 città del progetto Upper living lab che avranno l'obiettivo di cooperare, di sperimentare e dimostrare la fattibilità dei nuovi modelli di mobilità del futuro per ottimizzare l'offerta di trasporto pubblico, in linea con le esigenze e i modelli degli utenti.

Upper è il nuovo progetto dell'Unione Europea che mira a guidare una rivoluzione del trasporto pubblico e sostiene la transizione verso una mobilità a emissioni zero, che diventerà la pietra angolare della neutralità climatica entro il 2030. Il progetto riunisce un forte consorzio di 41 partner provenienti da tutto il settore del trasporto pubblico e ha l'obiettivo generale, in 4 anni, di aumentare l'uso del Tpl di più del 30% e la soddisfazione degli utenti di oltre il 25%, senza lasciare indietro nessuno.

Roma ha vinto con un progetto che prevede nove misure – aderenti a quanto previsto nel PUMS e nel rispetto delle scadenze del Giubileo 2025 e dei fondi PNRR 2026 – che riguardano, tra le altre, misure di riduzione del traffico privato come la fascia verde; l'inserimento di nuovi servizi di mobilità nei nodi di interscambio multimodale; utilizzo di tecnologie avanzate come il sistema MaaS per aumentare l'efficienza e l'affidabilità del trasporto pubblico; riprogettazione dello spazio urbano, come nei casi dei progetti per Corso Vittorio e Via Nazionale, per promuovere modalità di viaggio attive; nuove linee tranviarie e, in generale, potenziamento del trasporto pubblico con mezzi meno inquinanti: dal progetto full electric alla sperimentazione di bus a idrogeno. Per favorire la cooperazione, lo scambio e il dialogo tra le città a Roma è stato assegnato 1 milione di euro.

Roma: approvato progetto di fattibilità tecnica ed economica della tranvia Termini-Vaticano-Aurelio

(FERPRESS) – Roma, 6 FEB – È stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica, redatto da Roma Servizi per La Mobilità, e il quadro economico della tranvia Termini-Vaticano-Aurelio.

L'ordinanza della Commissaria straordinaria di Governo, Maria Lucia Conti – riferisce l'assessore Patanè – è stata trasmessa ad Invitalia per la pubblicazione del bando di gara.

“Compiamo altri importanti passi in avanti nel percorso che porterà Roma a dotarsi di un'infrastruttura di trasporto fondamentale per collegare il centro della città alla periferia ovest. La prima tratta della tranvia, Termini-Venezia, sarà realizzata per il Giubileo 2025”, commenta Patanè sulla sua pagina Facebook.

Roma: Patané, interventi su tratta metro A dureranno 18 mesi. Lavoro enorme e complesso

(FERPRESS) – Roma, 10 FEB – “I lavori sulla tratta Anagnina-Ottaviano della Metro A – che grazie ad un investimento complessivo di 27 milioni sarà integralmente ristrutturata con la sostituzione di binari, scambi e massicciata – sono iniziati il 4 luglio scorso e dureranno 18 mesi”.

E' quanto scrive in un post su Facebook l'assessore ai Trasporti di Roma Capitale, Eugenio Patané. “Ieri notte, insieme al Sindaco Roberto Gualtieri e al Direttore Generale di Atac, Alberto Zorzan, abbiamo fatto un sopralluogo presso il cantiere di Cinecittà per verificare lo stato di avanzamento dei lavori, che stanno procedendo regolarmente come da cronoprogramma iniziale. Purtroppo la manutenzione del ferro non è stata fatta nel corso degli anni, per questo ci aspetta un lavoro enorme e abbiamo messo la gran parte dei finanziamenti del Giubileo proprio sulle metropolitane per rinnovare tutti gli asset: oltre ai binari e all'armamento, il sistema elettrico, il sistema di segnalamento e l'acquisto di nuovi convogli. Dopo questi interventi, Roma potrà finalmente avere una rete metropolitana di qualità, efficiente e sicura.

Per quanto riguarda la tratta Anagnina-Ottaviano, i binari e il resto dell'infrastruttura ferroviaria sono quelli originali realizzati nel 1978 e vengono utilizzati in esercizio dal 1980: dopo oltre 40 anni, dunque, si è resa necessaria l'integrale sostituzione. I lavori degli operai, dei tecnici specializzati e degli operatori – che ringrazio insieme ad Atac per lo straordinario impegno di questi mesi – partono alle 21, tranne il venerdì e il sabato, per ridurre i disagi, impattare il meno possibile su giorni e fasce di punta ed evitare l'interruzione completa. Per garantire tutte queste accortezze, il calendario dei lavori si articola su 18 mesi di attività di cantiere”.

“Ogni notte – ha spiegato il sindaco di Roma Capitale, Roberto Gualtieri, sulla linea della Metro A, dalle 21 alle 4.30 del mattino, una squadra specializzata di operai interviene per sostituire completamente oltre 50 metri di binari. Un lavoro enorme di sostituzione di tutto l'armamento ferroviario di fine degli anni '70, ormai logorato, per una lunghezza complessiva di 25 km, che andava fatto più di 15 anni fa e che provoca spesso disservizi. Noi lo stiamo portando avanti, notte dopo notte, per 18 mesi, con determinazione, consentendo che la metro il giorno dopo possa rientrare in servizio normalmente. Grazie davvero agli operai specializzati, ai tecnici, agli operatori e ad Atac per questo lavoro gigantesco che restituirà alle romane e ai romani, finalmente, una rete metropolitana più efficiente e sicura.

Roma: al via i lavori per la “zona 30” a Casal Monastero

(FERPRESS) – Roma, 9 FEB – Sono partiti i lavori per la realizzazione dell'isola ambientale e “zona 30” a Casal Monastero. L'intervento di riqualificazione – spiega il Campidoglio –, così come le oltre 70 isole ambientali e zone 30 che saranno realizzate nei prossimi anni, fa parte di una strategia complessiva per fare di Roma una città sostenibile, caratterizzata da una mobilità “intermodale”.

Idea di fondo: ridistribuire lo spazio fisico esistente a vantaggio dei pedoni e della mobilità dolce, riducendo quello riservato al trasporto privato; con l'altro obiettivo prioritario di migliorare la sicurezza sulle nostre strade.

Il cuore dell'intervento, che sarà realizzato da Roma Servizi per la Mobilità, è su viale Ratto delle Sabine, l'asse viario lungo il quale risiedono le funzioni locali più importanti: commercio, attività sociali e di aggregazione, centro religioso e scuole. Il viale è stato concepito come una grande strada di attraversamento per le auto, con scarsa attenzione per i pedoni. Il progetto di riqualificazione nasce proprio dall'idea di porre rimedio all'approccio iniziale con interventi che hanno, tra gli altri, questi obiettivi: ridurre la velocità dei veicoli; realizzare un ampio spazio pedonale e una nuova grande piazza, fruibile in sicurezza; riqualificare gli spazi urbani; collocare rastrelliere per biciclette e mettere in sicurezza i percorsi e gli attraversamenti pedonali.

Tutto ciò sarà possibile pedonalizzando una parte di viale Ratto delle Sabine, con la trasformazione di una parte del parcheggio antistante la parrocchia di Sant'Enrico in zona verde; e con la realizzazione di una zona 30, ottenuta con il rialzo della sede stradale alla stessa quota del marciapiede e della nuova zona pedonale.



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