

## **News Trasporti**

Sezione trasporto e logistica

*n. 8/2023 dal 20 febbraio al 27 febbraio 2023*

con la collaborazione di

## Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Commissione Ue: ok regime tedesco da 1,1 mld per operatori trasporto ferroviario che usano trazione elettrica.....	4
Kalypso cresce ancora. Unica compagnia di navigazione italiana che collega Far East e USA .....	5
CAF incassa 52 mln nel 2022, il 39% in meno rispetto al 2021. Pesa la crisi dei materiali .....	6
ITALIA.....	7
Immatricolazioni auto: +11,3% a gennaio 2023, elettrico a batteria quota di mercato 9,5% .....	7
Indennità di malattia per i lavoratori del TPL. Anno di competenza 2022.....	8
Online lavori di ricerca ANSFISA su gestione rischi infrastrutture stradali e ponti.....	8
Corridoi ed efficienza logistica dei territori: la ricerca di SRM e Contship .....	9
7° Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry chiude nel segno di innovazione e semplificazione .....	10
Salvini nel question time su opere per AV/AC ferroviaria, non ci sono criticità per potenziale sovraesposizione di un solo contraente .....	11
International Railway Summit 2023: Ferraris, infrastrutture più integrate, aprire agli investimenti privati .....	12
Liguria: Toti, a Roma per apertura tavolo al MIT su autonomia delle Regioni in settori logistica e portualità.....	14
Pendolaria 2023: transizione ecologica dei trasporti è lenta. Ritardi infrastrutturali, treni poco frequenti.....	14
Decreto per il contenimento dei costi dell'energia pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale .....	17
Ponte sullo Stretto: MIT accelera tra società, progetto e sede. Tavolo tecnico a Porta Pia.....	17
Gruppo Fs: entro 2026 nuove corse Roma-Monaco e Milano-Monaco proposte con Deutsche Bahn.....	18
ITA Airways: via libera all'adeguamento delle retribuzioni .....	19
ITA Airways: al via piattaforma Amadeus. Completato aggiornamento sistemi informatici. Attivo check-in online .....	20
Giachino (SAIMARE), ecco come far crescere l'intermodale ferroviario.....	20
Federauto Trucks: Artusi, ha ragione ministro Urso, non si può dipendere solo dall'elettrico .....	21
Cybersecurity: Consip attiva contratto da 255 mln per servizi di sicurezza infrastrutturale "on premises".....	22
ANSFISA: avviati moduli formativi master UniGE e ISS su sicurezza reti di trasporto	22

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA  
Dal 12 febbraio al 19 febbraio 2023

SiPoTra: Bersani, Montezemolo e 20 testimonials per ricordare l'opera di Giuseppe Sciarone .....	23
Regione lazio.....	24
AdSP Tirreno Centro settentrionale: 2022 positivo per traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e Lazio .....	24
ROMA CAPITALE .....	26
Roma: tranvia Verano-Tiburtina, 4 operatori aderiscono a manifestazione d'interesse .....	26
Roma: Trotta sarebbe stata esclusa dal bando per il TPL periferico .....	27
Legambiente: Clean Cities arriva a Roma. In città troppe auto private e tram più vecchi d'Italia con 36 anni .....	27
Roma: al via campagna di comunicazione 'Roma sulla strada sicura' .....	29
Roma: esame Bilancio di previsione. Gualtieri, investimenti importanti su mobilità pubblica, trasporto su ferro .....	29
FERPRESS.....	30

## INTERNAZIONALE

### **Commissione Ue: ok regime tedesco da 1,1 mld per operatori trasporto ferroviario che usano trazione elettrica**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – La Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'UE, un regime tedesco da 1,1 miliardi di euro per compensare gli operatori del trasporto ferroviario che utilizzano la trazione elettrica nel contesto del recente aumento dei prezzi dell'elettricità.

La misura contribuirà a garantire che il settore ferroviario rimanga competitivo preservando le prestazioni ambientali delle ferrovie elettriche, in linea con gli obiettivi della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente della Commissione e del Green Deal europeo .

La Germania ha notificato alla Commissione l'intenzione di introdurre un regime da 1,1 miliardi di euro a sostegno degli operatori del trasporto ferroviario di merci e passeggeri che utilizzano la trazione elettrica. L'obiettivo del regime è aiutare gli operatori ferroviari a coprire parte del costo aggiuntivo dell'elettricità dovuto agli eccezionali aumenti dei prezzi dell'elettricità nel contesto della guerra della Russia contro l'Ucraina. In tal modo, il regime mira a sostenere e preservare il trasferimento modale dal trasporto su strada a quello su rotaia utilizzando la trazione elettrica, promuovendo così un mezzo di trasporto più ecologico.

Nell'ambito del regime, l'aiuto assumerà la forma di riduzioni mensili delle bollette dell'elettricità degli operatori del trasporto ferroviario di merci e passeggeri. I fornitori di energia elettrica saranno quindi rimborsati dallo Stato tedesco solo per il sostegno economico fornito agli operatori del trasporto ferroviario.

Il regime coprirà l'elettricità consumata tra il 1° gennaio 2023 e il 31 dicembre 2023.

La Commissione ha valutato la misura in base alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, in particolare all'articolo 93 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") sul coordinamento dei trasporti, e agli orientamenti del 2008 sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie . La Commissione ha riscontrato che:

Il regime è vantaggioso per l'ambiente e la mobilità, in quanto sostiene il trasporto ferroviario utilizzando la trazione elettrica, che è meno inquinante del trasporto su strada e riduce la congestione stradale. La misura è necessaria e opportuna per raggiungere l'obiettivo perseguito, ovvero sostenere e preservare il trasferimento modale dal trasporto su strada a quello su rotaia mediante trazione elettrica in una situazione di costo dell'energia elettrica eccezionalmente elevato.

Il regime è proporzionato , vale a dire limitato al minimo necessario, in quanto l'aiuto rimane al di sotto delle soglie massime stabilite negli orientamenti ferroviari. L'aiuto è limitato alla riduzione degli svantaggi competitivi del trasporto ferroviario a trazione elettrica rispetto al trasporto su strada. Pertanto, la misura non avrà indebiti effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi nell'UE. Su questa base, la Commissione ha approvato il regime tedesco ai sensi delle norme UE sugli aiuti di Stato.

## **Kalypso cresce ancora. Unica compagnia di navigazione italiana che collega Far East e USA**

(FERPRESS) – Roma, 20 FEB – A quasi due anni dal suo primo viaggio la Kalypso, compagnia del gruppo Rif Line, rinnova il suo obiettivo di ridurre i tempi di navigazione offrendo alle aziende italiane puntualità e affidabilità.

Un inizio anno decisamente positivo e pieno di nuovi progetti quello di Kalypso, unica compagnia di navigazione battente bandiera italiana impegnata nelle tratte da e per il Far East e gli USA.

“Come unica compagnia porta containers battente bandiera italiana, sentiamo la responsabilità e il privilegio di essere portatori dei valori del nostro Paese nel mondo e di rappresentarlo nei porti in cui facciamo scalo. – Commenta Gianfranco Gazzolo, Amministratore Delegato di Kalypso – Per noi il tricolore, inteso come cultura di business, gioca un ruolo determinante nello sviluppo della compagnia e della definizione delle rotte di navigazione, che sono sempre strategiche ai fini della crescita economica del paese. Siamo molto attenti ad ascoltare le esigenze del mercato italiano, per questo potremmo essere definiti un vettore strategico per la crescita e la promozione del made in Italy”.

Parole suffragate dalle performance che la compagnia ha fatto registrare sulle tratte che la vedono protagonista. Nonostante sulla tratta Cina-Italia abbia fatto registrare delle performance invidiabili anche dai grandi carriers, è soprattutto sui servizi dal Bangladesh e per gli Stati Uniti che Kalypso ha saputo e continua ad esprimere il meglio in termini di affidabilità e velocità.

Ad appena un anno di distanza dalla prima operazione diretta della nave portacontainer sulla rotta Bangladesh-Italia, che apriva la strada a nuovi accordi commerciali, ha più che dimezzato i tempi di transito la Kalypso, ed è diventata un vero e proprio punto di riferimento per tutte le aziende che intrattengono accordi commerciali tra i due paesi.

La nuova rotta marittima è stata istituita per supportare gli importatori italiani di capi d'abbigliamento. Un'iniziativa portata avanti anche grazie al contributo dell'Ambasciata del Bangladesh a Roma, che ha lavorato a stretto contatto con lo staff della Kalypso per rendere il tutto più efficiente e frequente, facilitando il commercio bilaterale con l'Italia, sesta destinazione delle esportazioni del Bangladesh, con un volume di scambi nei due sensi di circa 2,3 miliardi di dollari.

Lo scorso ottobre la compagnia di navigazione guidata da Gianfranco Gazzolo ha puntato la prua sugli Stati Uniti ed è sbarcata a New York, mettendo in collegamento l'Italia da Salerno e La Spezia e la Spagna da Sagunto, ancora una volta con servizi diretti e tempi di transito rapidi.

Anche in questo caso la compagnia ha avuto come primo obiettivo quello di mettere al centro delle sue strategie le tante aziende che esportano negli Stati Uniti le grandi eccellenze italiane.

Ma questa non è l'unica novità per la compagnia. Il servizio Butterfly opera sulla rotta Intramed, che, solcando il Mediterraneo, consente rapidi transit time tra la merce in arrivo o in partenza tra l'Italia e la Turchia.

Ma è con l'acquisizione della Burgundy, nave con una capacità di carico di 3.500 Teu, che Kalypso testimonia di credere in questo mercato battendo la bandiera

della Marina mercantile italiana e nel nostro tricolore con gli stemmi delle repubbliche marinare. Attraverso questa operazione Kalypso intende incrementare la propria flotta, attualmente composta da tre navi e perseguire l'obiettivo di dotarsi di navi moderne per consolidare ulteriormente il posizionamento del gruppo nel panorama della logistica mondiale.

Anche per il 2023 l'Italia sarà al centro delle strategie della Kalypso che ha come obiettivo quello di offrire ai propri clienti collegamenti diretti da e verso i mercati più importanti, proponendo servizi espressi e transit time ridotti.

“Oggi il nostro settore si trova ad affrontare un periodo storico difficile. Prima il covid, ora anche il conflitto in Ucraina, che, al di là degli aspetti strettamente umanitari e sociali, rappresenta un ostacolo non indifferente per il transito delle merci. – Aggiunge Francesco Isola, Presidente di KCN – Le tariffe di trasporto hanno iniziato a diminuire solo durante il terzo trimestre 2022, ma l'attività dell'azienda è comunque riuscita a migliorare le sue performance commerciali e operative, ed oggi siamo tra le prime società del settore degli spedizionieri e agenzie di operazioni doganali, settimi tra le imprese del settore con maggior indice di crescita. Per il 2023 Rif Line continuerà ad offrire nuovi servizi, sempre all'insegna dell'innovazione, e prevediamo nuove aperture in mercati emergenti che ci permetteranno di consolidare l'impegno nell'offerta di soluzioni personalizzate, espandendo i confini con servizi sempre più vicini alle esigenze del mercato”.

### **CAF incassa 52 mln nel 2022, il 39% in meno rispetto al 2021. Pesa la crisi dei materiali**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – CAF ha ottenuto un utile netto di 52 milioni di euro nel 2022, che rappresenta una riduzione del 39% rispetto agli 86 milioni registrati nel 2021, a causa “dell'inflazione (energia, lavoro e materiali) e degli effetti della mancanza di componenti, principalmente nel segmento bus”, secondo le informazioni inviate dalla società alla National Securities Market Commission (CNMV).

Il fatturato è cresciuto nel periodo dell'8%, a 3.165 milioni, mentre il risultato operativo è diminuito del 16%, a 139 milioni. L'Ebitda margin è stato del 7,3%, inferiore all'8,7% raggiunto nel 2021.

La società ha accusato un aumento della spesa finanziaria, che attribuisce “all'aumento dei tassi di interesse e all'aumento del capitale circolante nel segmento degli autobus”, e sottolinea anche la crescita dell'attività, “sostenuta in gran parte dall'elevato portafoglio ordini”.

“La maggior parte degli autobus ha risentito della mancanza di componenti e dell'aumento dei tempi di fornitura degli elementi principali”, ha evidenziato l'azienda, che ha mantenuto stabile il dato di consegna degli autobus, a 1.492, sia per il 2021 che entro il 2022.

Inoltre, “l'esercizio si è conclusa con circa 250 autobus nel processo di produzione finale in attesa dei componenti mancanti”. La società ha riscontrato i maggiori problemi di approvvigionamento nei componenti elettronici come semiconduttori e chip “a causa delle interruzioni della catena di approvvigionamento durante il periodo post-pandemia”.

“Sebbene nelle prime settimane del 2023 ci siano segnali di miglioramento della filiera, l'incertezza è ancora alta. CAF prevede che l'attuale situazione di approvvigionamento di componenti prosegua nel corso dell'anno e prevede una

prima metà del 2023 condizionata dalla necessità di smaltire le rimanente portafoglio di progetti impattati dal contesto, a fronte di un secondo semestre di netta ripresa attraverso l'esecuzione di progetti del nuovo ciclo di appalti", evidenzia lo studio.

L'azienda ricorda anche l'impatto dello sciopero di 5,5 settimane alla Solaris, che ha portato a una "significativa riduzione dell'attività nel primo semestre".

## ITALIA

### **Immatricolazioni auto: +11,3% a gennaio 2023, elettrico a batteria quota di mercato 9,5%**

(FERPRESS) – Roma, 23 FEB – Nel gennaio 2023, il mercato delle autovetture dell'Unione Europea è cresciuto dell'11,3% a 760.041 unità, iniziando il nuovo anno con una nota positiva. Tuttavia, ciò è stato in gran parte dovuto a una base di confronto insolitamente modesta nel 2022, quando è stato raggiunto il volume di gennaio più basso mai registrato.

A livello di Paese, la performance positiva della regione si è riflessa in tre dei quattro mercati chiave. I maggiori guadagni sono stati registrati in Spagna (+51,4%) e Italia (+19,0%), seguite dalla Francia, con una crescita più modesta ma comunque solida (+8,8%). L'eccezione a questa tendenza è stata la Germania, che ha registrato un calo del 2,6% il mese scorso.

Durante il primo mese del 2023, le immatricolazioni di autovetture elettriche a batteria e ibride nell'UE hanno continuato a crescere, rappresentando rispettivamente il 9,5% e il 26,0% del mercato. Tuttavia, la benzina è rimasta la tipologia di carburante più popolare per le auto di nuova immatricolazione nell'UE, con una quota di mercato del 37,9%.

Le immatricolazioni di gennaio di nuovi veicoli elettrici a batteria (BEV) sono aumentate del 22,9%, raggiungendo 71.984 auto immatricolate in tutta l'UE e una quota di mercato del 9,5% (contro l'8,6% di gennaio 2022). La maggior parte dei mercati della regione ha contribuito in modo significativo a questa crescita, con guadagni percentuali a doppia e tripla cifra. Tuttavia, ci sono state alcune eccezioni in alcuni dei maggiori mercati di volume dell'UE per questo propulsore: Germania (-13,2%), Svezia (-18,5%) e Italia (-8,7%).

Anche i veicoli elettrici ibridi (HEV) hanno avuto un buon inizio d'anno. I loro volumi sono cresciuti del 22,1% a 197.982 unità, sostenuti da guadagni a doppia cifra nei quattro maggiori mercati della regione: Spagna (+59,3%), Italia (+24,7%), Germania (+19,0%) e Francia (+12,5%). Ciò ha portato a una quota di mercato del 26,0%, in miglioramento di 2,3 punti percentuali rispetto a gennaio 2022.

D'altra parte, le vendite di veicoli ibridi plug-in (PHEV) nell'UE sono diminuite del 9,9% a 53.649 unità a gennaio, poiché le immatricolazioni si sono più che dimezzate in Germania (-53,2%), che fino allo scorso anno era il più grande mercato per volume di tali veicoli. Di conseguenza, la quota di mercato dei PHEV si è contratta dall'8,7% di gennaio 2022 al 7,1% di quest'anno.

Le immatricolazioni di nuove auto a benzina nell'UE hanno registrato un aumento del 12,3% a gennaio, contribuendo all'espansione della loro quota di mercato al 37,9% (contro il 37,6% nel 2022). Tutti i principali mercati della regione hanno

contribuito a questa crescita: Spagna (+59,4%), Italia (+15,5%), Francia (+11,9%) e Germania (+3,5%).

Al contrario, il mercato delle auto diesel dell'UE ha continuato a lottare – con un calo dell'1,6% il mese scorso – nonostante un notevole aumento delle immatricolazioni italiane (+21,4%) e spagnole (+19,0%). Ciò ha comportato un calo di 2,0 punti percentuali della quota di mercato, dal 17,9% al 15,9%.

### **Indennità di malattia per i lavoratori del TPL. Anno di competenza 2022**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – Avviata la procedura per l'acquisizione dei dati necessari all'istruttoria per l'emanazione del provvedimento con il quale il Ministro del Lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo quanto stabilito dall'art. 4 del Decreto Interministeriale 6 agosto 2007, provvederà a ripartire le risorse finanziarie da destinare alla copertura dei maggiori oneri anticipati dalle aziende del settore del trasporto pubblico locale a titolo di integrazione delle indennità di malattia fruita dal proprio personale per l'anno 2022, secondo quanto stabilito dall'art. 1, comma 148, della L. 30/12/2004, n. 311.

A tal fine, le aziende aventi titolo al rimborso faranno pervenire a questo Ministero la dichiarazione sostitutiva del certificato di iscrizione alla Camera di Commercio, Industria e Artigianato e la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, rese ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, nonché la Tabella Oneri, allegate al presente avviso e pubblicate sul sito istituzionale di questo Ministero.

La predetta documentazione, debitamente compilata, sottoscritta, e corredata dal documento di identità del sottoscrittore ai sensi dell'art. 38, D.P.R. n. 445/2000, dovrà essere trasmessa a mezzo PEC entro il termine del 31 marzo 2023, a pena di decadenza (ai sensi dell'art. 4, comma 3, del Decreto Interministeriale 6 agosto 2007), al seguente indirizzo: dgprevidenza.div3@pec.lavoro.gov.it

Per maggiori approfondimenti [clicca qui](#)

### **Online lavori di ricerca ANSFISA su gestione rischi infrastrutture stradali e ponti**

(FERPRESS) – Roma, 23 FEB – Sono stati pubblicati e sono ora accessibili e consultabili gli studi che ANSFISA ha presentato nell'ambito dei temi più dibattuti sui ponti, sull'utilizzo del BIM e degli strumenti digitali per la gestione delle reti di infrastrutture stradali esistenti e sui sistemi di gestione della sicurezza. Si tratta di 6 pubblicazioni scientifiche presentate dagli ingegneri di ANSFISA e raccolte negli atti dei convegni ANIDIS XIX & ASSISI XVII che si sono svolti a Torino, a settembre 2022, e a cui ANSFISA ha contribuito con uno sguardo dedicato alla promozione della sicurezza sulle infrastrutture stradali.

Partendo dalle "Linee guida per la classificazione e la gestione dei rischi, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei Ponti esistenti", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, i papers presentati hanno analizzato scientificamente diversi aspetti relativi a questo nuovo indirizzo, proponendo riflessioni approfondite sui processi di digitalizzazione, sull'integrazione di queste

procedure nei sistemi di gestione della sicurezza, portando all'attenzione anche casi studio e possibili modelli di calcolo. Ora questi lavori sono stati pubblicati su Structural Integrity Procedia, rivista open-access che raccoglie e rende disponibili documenti, articoli scientifici, atti di conferenze su ScienceDirect, piattaforma primaria per la ricerca scientifica, tecnica e medica, che pubblica riviste, libri e contenuti di riferimento di alta qualità e lavori scientifici di livello internazionale, consentendone una rapida diffusione a livello mondiale.

Per consultare gli studi vai alla pagina dedicata:

[Studi e Ricerche – Portale ANSFISA](#)

### **Corridoi ed efficienza logistica dei territori: la ricerca di SRM e Contship**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – Contship ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) hanno presentato la quinta edizione della Survey “Corridoi ed efficienza logistica dei territori”, con lo scopo di portare elementi di analisi di rilievo per accrescere la competitività della logistica italiana.

L'indagine ha interessato 400 aziende manifatturiere che esportano e/o importano via mare utilizzando i container localizzate in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Le tre regioni rappresentano circa il 40% del PIL e il 53% del commercio estero italiano e un'importante quota del proprio commercio avviene via mare (il 31% per la Lombardia, il 38% per il Veneto e il 39% per l'Emilia Romagna).

La digitalizzazione diventa driver strategico per il nostro tessuto logistico-manifatturiero

Il 61% delle imprese intervistate ritiene la digitalizzazione fondamentale per la propria supply chain e tale percentuale arriva a coprire quasi tutto il campione (98%) se aggiungiamo quelle che ritengono sia mediamente importante. A motivare principalmente le imprese a investire in digitalizzazione sono “la possibilità di migliorare l'efficienza e presidiare tutte le fasi dei processi” (opzione scelta dal 56% delle imprese) e “la qualità dei propri servizi” (55%). Passando alle criticità che devono affrontare i servizi digitali, il 31% delle imprese chiede un servizio fruibile per sé e i propri clienti e il 30% la possibilità di abbassare i costi di trasporto.

La guerra Russia-Ucraina ha avuto un impatto sulle nostre supply chain

42% è la percentuale di imprese che dichiara di aver avuto criticità nella catena logistica a causa della guerra tra Russia e Ucraina: in tutte le fasi della supply chain (26%), solo in import (11%) e solo in export (5%).

La maggior parte delle imprese che ha riscontrato problematiche, si è ha affermato di essere stata impreparata ad affrontarli. Infatti, il 42% dichiara di non aver ancora trovato una soluzione adatta. Il 21% delle imprese si sta adoperando a trovare una copertura assicurativa, il 19% si sta indirizzando verso operatori logistici strutturati ad affrontare il problema e il 16% sta optando per una diversificazione delle materie prime in import e dei prodotti in export.

Il reshoring, un fenomeno da monitorare

Uno dei fenomeni che ha avuto origine a seguito degli effetti della pandemia sulle catene logistiche, specie quelle più lunghe, è sicuramente il reshoring. In base allo studio, l'11% delle imprese con sedi all'estero ha già pianificato o ha intenzione di riavvicinare parte o tutta la produzione delocalizzata. Il 38% di queste, intende ottenere una maggiore autonomia produttiva a vantaggio

della resilienza. Il 37% vuole migliorare la qualità dei prodotti così da poter aggredire le fasce alte di mercato. Il 25% intende conseguire un considerevole efficientamento produttivo.

La sostenibilità sta diventando parte integrante nella strategia delle imprese. L'81% delle imprese (in forte crescita rispetto al 35% del 2021) include la sostenibilità all'interno della propria governance (con picchi di oltre il 90% in Lombardia ed Emilia Romagna), e il 57% lo fa da addirittura da quando è nata l'impresa. Il 70% delle imprese (il 54% nel 2021) dichiara che i propri clienti attribuiscono un valore alto o molto alto alla sostenibilità ambientale (66% per la Lombardia, 69% per il Veneto e 76% per l'Emilia Romagna) e il dato cresce all'87% nella prospettiva dei prossimi due anni.

Corridoi logistici portuali

Partiamo dalla tratta azienda-porto. Il trasporto intermodale resta poco utilizzato nelle nostre regioni di analisi. In export, solo il 2% delle imprese utilizza la modalità strada-ferro (13% è il dato della media 2019-2022). 5% è il dato per l'import (16% la media 2019-2022).

Per quanto riguarda i porti in export, Genova resta il porto più utilizzato (è tra le prime due preferenze per il 78% delle imprese). Se consideriamo la media 2019-2022, Genova resta primo (78%), seguito da Venezia (26%) e da La Spezia (16%). In import, Genova è l'opzione scelta dal 66% delle imprese. Se consideriamo la media 2019-2022, Genova resta primo (74%), seguito da Venezia (20%), Ravenna (18%) e da La Spezia (12%).

Per quanto riguarda i mercati di destinazione del nostro export via mare, il 40% delle aziende predilige mercati europei (Spagna e Regno Unito in testa); il 37% esporta in Asia (in modo particolare in Turchia e in Cina); il 32% delle imprese esporta in Nord America (23% negli Stati Uniti).

Per i mercati di origine dell'import via mare, infine, il 66% delle imprese ha indicato un mercato asiatico tra le prime due preferenze (Cina e India le prime due opzioni); il 16% opta per l'Europa (Spagna e Regno Unito in primis). Segue infine il Nord America, scelto dal 14% delle imprese (Stati Uniti in particolare).

Nota: Per i porti e i mercati alle imprese è stata data la possibilità di esprimere due preferenze per cui la somma delle percentuali non dà 100%.

Gestione logistica: Cresce il numero di imprese che affida la logistica in outsourcing. Il numero di imprese che affida la logistica in outsourcing nelle operazioni di export è aumentato, passando dal 66% del 2022 al 77%. Discorsi simili valgono nelle operazioni di import, con l'82% delle imprese che dà in outsourcing la logistica (dal 66% del 2022);

Le imprese optano per lo spedizioniere nella logistica conto terzi. Dalla survey emerge che il 58% delle imprese utilizza prevalentemente gli spedizionieri, il 20% le compagnie marittime, il 10% autotrasportatori di fiducia, l'8% si rivolge ad aziende di trasporto multimodale.

## **7° Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry chiude nel segno di innovazione e semplificazione**

(FERPRESS) – Milano, 24 FEB – Si chiude la 7ª edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, (#SF&Lml23) l'appuntamento annuale

dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e quello dell'economia produttiva italiana, promosso da ALSEA e The International Propeller Clubs in scena a Milano presso il Centro Congressi di Assolombarda.

Quella di quest'anno, la prima a regime dopo tre anni, si è rivelata l'edizione record con un'affluenza di pubblico di oltre 6.000 partecipanti, tra quelli presenze collegati da remoto, per un totale di 11 sessioni di lavoro.

L'ultimo giorno di convegno ha visto al centro del dibattito i temi dell'innovazione e della semplificazione che, come ha sottolineato il viceministro Edoardo Rixi, devono passare da una riforma sostanziale del settore e auspica la riforma portuale entro la fine del 2023. In particolare l'esponente del Governo sottolinea la necessità di una gestione unitaria a livello nazionale che non vada a creare duplicati e competitività tra gli scali e che tenga anche conto delle esigenze delle comunità locali con risorse compensative a fronte di un aumento dei traffici.

Anche Laura Castellani, Direttore Organizzazione e Digital Transformation dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è intervenuta per parlare di innovazione: "Oggi la tecnologia non ci manca, ma se non facciamo la revisione e la semplificazione dei processi non faremo digitalizzazione, ma solo informatizzazione. Anche l'interoperabilità è necessaria. Dobbiamo metterci nella logica che se vogliamo semplificare ed efficientare il nostro lavoro non dobbiamo prescindere da cambiare il nostro lavoro. Capita ancora che dopo il primo step le persone continuino a stampare la carta".

Nel corso della sessione si è parlato di Port tracking, smart terminal (che diventerà smart clearing), fast corridor & fast transfer e Su-Do.Co, i progetti in corso in questi mesi per arrivare a una catena logistica smart.

La sessione dedicata al cargo aereo ha avuto come punto focale la presentazione della nuova piattaforma digitale cargo di Malpensa, che permetterà di mettere in collegamento gli scali aeroportuali merci del Norditalia.

Le sessioni pomeridiane si sono concentrate sui temi della sostenibilità e dei principi ESG nella logistica e nel project cargo. È emersa la necessità di collaborazione e coordinamento tra committenti e fornitori di servizi, (caso di studio Barilla – ST Logistica Trasporti). Inoltre in ottica ESG si è evidenziato il ruolo strategico della logistica su diversi settori: economico-industriali italiani; ingegneria civile; industria meccanica; impiantistica; settore chimico e petrolchimico.

L'appuntamento è al prossimo anno con l'8<sup>a</sup> edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry.

### **Salvini nel question time su opere per AV/AC ferroviaria, non ci sono criticità per potenziale sovraesposizione di un solo contraente**

(FERPRESS) – Roma, 22 FEB – Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, ha risposto, durante il question time alla Camera all'interrogazione dell'onorevole Lupi in merito a iniziative volte ad assicurare tempestività e continuità nella realizzazione delle opere infrastrutturali per l'alta velocità e l'alta capacità ferroviaria previste nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza

"Vorrei innanzitutto ricordare – ha replicato Salvini – che il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è responsabile, nell'ambito PNRR, di 57 tra traguardi e obiettivi, di cui 47 investimenti e 10 riforme. Per quanto riguarda gli investimenti a cui lei faceva

cenno in ambito ferroviario, RFI rappresenta il principale soggetto attuatore di questi investimenti con circa 24 miliardi di euro: alta velocità al Sud, alta velocità al Nord, connessioni diagonali, potenziamento linee regionali, piano stazioni, sicurezza ferroviaria e altro. Tutti questi investimenti, ovviamente, richiedono procedure europee di gara, in aderenza al codice dei contratti pubblici. Nel secondo semestre 2022, la società RFI ha bandito 44 gare per un valore complessivo di oltre 10 miliardi di euro. Ad oggi risultano aggiudicate 10 gare, per complessivi 3 miliardi di euro, e 2 di queste gare, per complessivi 1,6 miliardi, sono state aggiudicate a raggruppamenti temporanei di impresa, cui partecipa la società Webuild Italia. Nel 2023 RFI dovrà svolgere ulteriori 55 procedure di affidamento per le opere PNRR per altri 3,8 miliardi.

Preoccupazioni? Ad oggi no! Ad oggi non si ravvisano elementi di criticità legati a una potenziale sovraesposizione di un solo contraente, tale da pregiudicare il rispetto delle scadenze del piano (ovviamente, dobbiamo rispettare la normativa vigente sugli appalti). Va precisato che tutti gli appalti in corso prevedono l'alta sorveglianza della società Italferr del gruppo FS. A questo, si aggiunge il sistema di monitoraggio implementato dal Ministero che guida, in qualità di amministrazione centrale titolare degli interventi. Quindi, le preoccupazioni al momento tali non sono".

"Aggiungo una riflessione – prosegue Salvini – Il nuovo codice dei contratti, che proprio questa settimana le Commissioni di Camera e Senato hanno approvato, prevede una suddivisione in lotti dei cantieri, per permettere una partecipazione la più ampia possibile delle aziende, con una quota riservata alle piccole e medie imprese, perché il PNRR deve essere un vantaggio soprattutto a livello territoriale per le piccole e medie imprese del territorio (Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier), perché il monopolio nel pubblico e nel privato non è mai una buona condizione di mercato. La ringrazio per l'interessamento e ci aggiorneremo in corso d'opera, perché un conto è avere i soldi messi a bilancio e un conto è che questi soldi diventino cantieri. A chi parlava prima di povertà, ricordo che 1 miliardo di opere pubbliche significa la creazione di 17.000 posti di lavoro veri e io faccio il Ministro per creare lavoro vero, non lavoro finto".

### **International Railway Summit 2023: Ferraris, infrastrutture più integrate, aprire agli investimenti privati**

(FERPRESS) – Roma, 22 FEB – «Con l'ambizione di diventare la spina dorsale di una mobilità più integrata ed efficiente, le ferrovie svolgono un ruolo cruciale nel settore dei trasporti», così Luigi Ferraris, AD del Gruppo FS, ha aperto il suo intervento introduttivo all'International Railway Summit 2023, nella seconda giornata di un evento internazionale che ha raccolto a Roma i rappresentanti delle principali società ferroviarie e gli operatori del settore.

Perché la ferrovia acquisisca questo ruolo di protagonista occorre anche, nelle parole di Ferraris «realizzare nuove infrastrutture, ammodernare le esistenti e creare le condizioni per aprire il settore ferroviario anche agli investimenti privati. Per promuovere servizi sempre più integrati servono anche infrastrutture ferroviarie e stradali accessibili, resilienti e interconnesse tra loro alle quali il Gruppo FS sta lavorando con ingenti investimenti e grazie a un modello organizzativo che può

rappresentare un buon esempio di collaborazione tra business stradale e ferroviario (RFI e ANAS operano in sinergia nello stesso Polo Infrastrutture n.d.r)).

Prima di lui, a testimoniare l'attenzione dell'intero governo italiano al settore ferroviario, ha preso la parola il Vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini.

«Il sistema ferroviario – ha dichiarato il ministro – è un modello. Nel settore degli appalti è ormai imminente il varo del nuovo codice che sarà più snello, moderno ed efficace e aiuterà a velocizzare la realizzazione delle opere. Considerato che oggi in Italia, opere del valore inferiore ai 100 milioni, richiedono una media di 11 anni per essere completate. Inoltre, stiamo investendo sull'alta velocità, vogliamo portarla finalmente anche al Sud, senza scordarci di investire sui treni regionali, quelli che si prendono tutti i giorni. Poi sposteremo una quota del trasporto delle merci dal trasporto su gomma al ferroviario, perché meno impattante dal punto di vista ambientale. Infine le grandi opere, come il ponte sullo Stretto ma anche quelle legate al Giubileo o alla candidatura di Roma per l'Expo 2030. Sfide internazionali dove le ferrovie saranno protagoniste».

Ferrovie al centro di un sistema capace di far dialogare e integrare mezzi di trasporto diversi. «Dobbiamo fare in modo che le varie modalità di trasporto – parole di Luigi Ferraris – lavorino insieme per creare un sistema di mobilità multimodale veramente sostenibile. È necessaria una visione comune delle sinergie nell'intero settore dei trasporti con una prospettiva ampia e condivisa».

Se la vera competizione è quella con il trasporto privato, «una delle principali sfide per il settore ferroviario – ha continuato Ferraris – è quella di fornire un livello di flessibilità simile alle auto private. L'obiettivo è creare un'esperienza di viaggio multimodale, sostenibile e affidabile che vada oltre il viaggio in treno attraverso un'offerta di trasporto integrata, continua e su misura. In questo contesto, la digitalizzazione può essere uno dei principali driver di questa trasformazione, insieme alla creazione di una piattaforma di ticketing semplificata».

E la sostenibilità ambientale del treno, sua intrinseca caratteristica, può essere ancora migliorata. «Il tasso di elettrificazione della nostra rete è uno dei più alti in Europa. Ma siamo i maggiori consumatori di energia del Paese – ha sottolineato l'AD del Gruppo FS e per questo abbiamo avviato un programma di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili che coprirà almeno il 40% del nostro fabbisogno». La salvaguardia ambientale passa però anche da misure disincentivanti verso le modalità più impattanti in termini di costi esterni. In Francia, ad esempio, stanno vietando gli spostamenti aerei per i viaggi a corto raggio. «La decisione di vietare i voli – continua Ferraris – quando è disponibile una modalità di trasporto più sostenibile e con un livello di servizio adeguato, come la ferrovia, è uno spunto di riflessione per tutti noi. Questo divieto, infatti, è riuscito a evidenziare esplicitamente la maggiore sostenibilità del trasporto ferroviario rispetto a quello aereo. «Ovviamente, ci sono distanze che è impensabile coprire, o farlo in maniera competitiva con il treno e allora largo alla collaborazione. Gli accordi di FS con due vettori aerei internazionali, Lufthansa e ITA, vanno inquadrati in un ampio contesto di collaborazioni e partnership con altri operatori di mobilità collettiva e condivisa, in coerenza con gli obiettivi del nostro Piano Industriale 2022-2031».

E, infine, un'attenzione alla logistica e al trasporto merci «dove il nostro principale concorrente rimane il trasporto su gomma. Il settore stradale è soggetto a costi

inferiori rispetto a quello ferroviario. Dobbiamo lavorare su questo per migliorare le condizioni e rendere più attrattivi e far crescere i servizi ferroviari». Sempre con un occhio ai costi esterni della mobilità, al rischio di vedere crescere fino a un milione i veicoli commerciali in più sulle strade, la Commissione Europea ha posto l'obiettivo di aumentare il traffico merci su rotaia del 50% entro il 2030 e raddoppiarlo entro il 2050.

### **Liguria: Toti, a Roma per apertura tavolo al MIT su autonomia delle Regioni in settori logistica e portualità**

(FERPRESS) – Genova, 22 FEB – L'apertura di un tavolo di lavoro al ministero delle Infrastrutture sul tema dell'autonomia delle Regioni nei settori della logistica e della portualità.

Questo l'esito dell'incontro del presidente di Regione Liguria Giovanni Toti ieri pomeriggio a Roma con il ministro per gli Affari regionali e le Autonomie Roberto Calderoli, insieme anche al viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Edoardo Rixi che ha delineato i principali elementi di sviluppo e crescita dei porti liguri.

Al centro del colloquio il tema dell'Autonomia differenziata, dopo l'approvazione del disegno di legge in Consiglio dei Ministri.

“Questo incontro proficuo sancisce un altro passo avanti verso una riforma che rappresenta una grande opportunità per valorizzare le peculiarità e utilizzare al meglio le proprie risorse – ha spiegato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti –.

È per questo che la Liguria sta già completando l'iter per richiedere l'autonomia in alcuni settori, a cominciare da quello della logistica e della portualità, assi portanti del nostro territorio e della nostra economia.

In questa direzione, verrà avviato un tavolo di lavoro al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con le Regioni che hanno avanzato una richiesta analoga alla nostra.

Siamo convinti che una maggiore autonomia delle Regioni consentirà davvero al Paese di crescere, ai cittadini e ai territori di avere maggiori diritti e di colmare quei divari che, per colpa del centralismo e non certo dell'autonomia, da troppo tempo dividono questo Paese”.

### **Pendolaria 2023: transizione ecologica dei trasporti è lenta. Ritardi infrastrutturali, treni poco frequenti**

(FERPRESS) – Roma, 22 FEB – Nonostante dei timidi miglioramenti, in Italia la transizione ecologica dei trasporti è ancora troppo lenta. A pesare soprattutto sul trasporto su ferro, con pesanti ripercussioni sul sud Italia, sono i continui ritardi infrastrutturali, i treni poco frequenti, le linee a binario unico, la lentezza nella riattivazione delle linee ferroviarie interrotte, chiuse e dismesse, e poi le risorse economiche inadeguate. Dall'altra parte, il trasporto pendolare risente ancora degli effetti della pandemia: seppur cresciuto, il numero dei pendolari non raggiunge ancora i livelli del periodo pre-pandemico.

È quanto denuncia Legambiente nel nuovo rapporto Pendolaria 2023, in cui fa il punto sul trasporto su ferro in Italia – indietro rispetto agli altri Paesi europei – con un'analisi sul presente e futuro di questo settore.

A parlar chiaro i dati raccolti: dal 2018 al 2022 le inaugurazioni di nuovi binari in città sono state inadeguate, parliamo di un ritmo di un chilometro e mezzo all'anno di nuove metropolitane. Nel 2018 sono stati inaugurati 0,6 km, nel 2019 e 2020 neanche un tratto di nuove linee, nel 2021 1,7 km, mentre nel 2022 il dato sale a 5,3 km grazie all'apertura della prima tratta della M4 a Milano. Anche sulle nuove tranvie il dato medio dell'ultimo quinquennio è da dimenticare, ossia 2,1 km all'anno: 5,5 km inaugurati nel 2018, 5km nel 2019, nessun chilometro aperto negli ultimi tre anni. Persistono le differenze nelle aree del Paese, e a pagarne lo scotto è soprattutto il Mezzogiorno, dove circolano meno treni, i convogli sono più vecchi – con un'età media di 18,5 anni, in calo rispetto a 19,2 del 2020 ma molto più elevata degli 11,9 anni di quelli del nord – e viaggiano su linee in larga parte a binario unico e non elettrificate. Le corse dei treni regionali in Sicilia, ad esempio, sono ogni giorno 506 contro le 2.173 della Lombardia, quando la popolazione in Lombardia è pari al doppio dei siciliani (rispettivamente 10 e 5 milioni) con un'estensione inferiore a quella dell'isola. Emblematico è che tra Napoli e Bari non esistano, ancora oggi, treni diretti o che esistano situazioni come quella della linea Palermo-Trapani, via Milo (chiusa dal 2013 a causa di alcuni smottamenti di terreno), della Caltagirone-Gela (chiusa a causa del crollo del Ponte Carbone l'8 maggio 2011) e della tratta Corato-Andria in Puglia (ancora inattiva dopo 6 anni e mezzo dal tragico incidente del 12 luglio 2016 che causò 23 morti). Sul fronte investimenti, negli undici anni dal 2010 al 2020, sono stati fatti più investimenti sulle infrastrutture per il trasporto su gomma che su ferro. Stando ai dati del Conto nazionale trasporti, dal 2010 al 2020 sono stati realizzati 310 km di autostrade, a cui si aggiungono migliaia di chilometri di strade nazionali, a fronte di 91 chilometri di metropolitane e 63 km di tranvie. Oltre a questi dati, Legambiente nel rapporto Pendolaria 2023 torna anche con la classifica delle 10 linee peggiori d'Italia. Nelle prime posizioni le Ex linee Circumvesuviane, la Roma-Lido e Roma Nord-Viterbo, la Catania-Caltagirone-Gela, a seguire Milano-Mortara, Verona-Rovigo e Rovigo-Chioggia, Genova-Acqui-Asti, Novara-Biella-Santhià, Trento-Bassano Del Grappa, Portomaggiore-Bologna, Bari-Bitritto.

Un quadro quello di Pendolaria 2023 abbastanza preoccupante su cui, per superare ritardi e problemi, è necessario accelerare il passo avviando una vera cura del ferro. Per questo per Legambiente è fondamentale che il tema dei pendolari e del trasporto su ferro diventi davvero una priorità per il governo Meloni, prevedendo maggiori risorse economiche pari a 500 milioni l'anno per rafforzare il servizio ferroviario regionale (per acquisto e revamping dei treni) e 1,5 miliardi l'anno per realizzare linee metropolitane, tranvie, linee suburbane. Si tratta complessivamente di 2 miliardi di euro all'anno fino al 2030, recuperabili dal bilancio dello Stato specialmente all'interno del vasto elenco di sussidi alle fonti fossili. L'Italia ha bisogno di aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno, se vuole migliorare anche la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO2 come previsto dall'Accordo di Parigi.

“Il processo di riconversione dei trasporti in Italia – spiega Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente – è fondamentale. Lo è se vogliamo rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e del loro azzeramento entro il 2050, visto che il settore è responsabile di oltre un quarto delle emissioni climalteranti italiane che, in valore assoluto, sono addirittura cresciute rispetto al 1990. Per questo è fondamentale invertire la rotta e puntare su importanti

investimenti per la “cura del ferro” del nostro Paese, smettendola di rincorrere inutili opere come il Ponte sullo Stretto di Messina. Occorre investire in servizi, treni moderni, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto e con la mobilità dolce, in linee ferroviarie urbane, suburbane ed extraurbane, potenziando il servizio dei treni regionali e Intercity. Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini l'associazione ambientalista chiede di dedicare ai pendolari almeno la stessa attenzione che ha messo in questi mesi per il rilancio dei cantieri delle grandi opere”.

Cura per il sud: si traduce con più treni per il Meridione, elettrificazione e collegamenti più veloci potenziando in primis il servizio Intercity e integrando l'offerta di servizio lungo le direttrici principali, per garantire almeno un treno ogni ora, attraverso un servizio cadenzato e nuovo materiale rotabile. Per Legambiente gli assi prioritari su cui intervenire sono: Napoli-Reggio Calabria, Taranto-Reggio Calabria, Salerno-Taranto, Napoli-Bari, Palermo-Messina-Catania. Servono poi collegamenti veloci e frequenti tra la Sicilia, la Calabria e il resto della Penisola e va potenziato il trasporto via nave.

Risorse stanziare: Un punto dolente per il trasporto ferroviario è l'inadeguata attenzione da parte delle Regioni. Nel 2021 gli stanziamenti sono stati, in media, pari allo 0,57% dei bilanci regionali, in miglioramento rispetto allo 0,34% registrato nel 2020, ma in diminuzione rispetto allo 0,65% del 2019. Dall'altro lato c'è da dire che con la legge di Bilancio 2022 è stato istituito il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile che ha una dotazione di 2 miliardi di euro per ridurre le emissioni climalteranti del settore dei trasporti con diverse azioni tra cui il rinnovo del parco circolante dei mezzi pubblici e la realizzazione di infrastrutture digitali per la gestione e il monitoraggio del traffico ferroviario. Inoltre sono state previste risorse per il Fondo per il Trasporto Pubblico Locale, aumentato per il 2022 di 100 milioni di euro e per il 2023 di ulteriori 100 milioni, rendendo strutturali gli incrementi, costanti fino al 2026, anno in cui il valore totale arriverà a poco meno di 5,3 miliardi (è un segnale positivo, anche se saremo ancora sotto di 900 milioni rispetto al 2009). Tra le altre buone notizie del 2022 ci sono anche i nuovi finanziamenti per l'acquisto di treni regionali e l'ammodernamento delle linee locali. Tutte risorse importanti, ma per Legambiente occorre fare uno sforzo aggiuntivo stanziando 2 miliardi di euro all'anno fino al 2030. Timidi miglioramenti: Nel 2022 “ritornano” i passeggeri sui treni nazionali regionali dopo oltre due anni di calo, dovuto alle disposizioni e restrizioni in contrasto alla pandemia e alle preoccupazioni dei cittadini. Trenitalia ha dichiarato un aumento complessivo di oltre il 40% dei passeggeri rispetto al 2021, con punte del 110% per quelli ad Alta Velocità. In aumento anche il numero di treni regionali in servizio, considerando tutti i gestori, anche se con notevoli differenze tra le Regioni: 2.788 i treni regionali in circolazione in Italia nel 2021, contro i 2.666 del 2020. Tra le altre note positive, grazie alle risorse europee, nazionali, regionali e di Trenitalia, attraverso i contratti di servizio, è in corso il rinnovo del parco dei treni circolanti: nel 2021 l'età media si è attestata a 15,3 anni, in leggero calo rispetto ai 15,6 anni del 2020 (nel 2016 era 18,6 anni).

Elettrificazione linee regionali: Uno degli aspetti più positivi degli ultimi anni riguarda gli interventi di elettrificazione della rete e di installazione di sistemi di controllo della sicurezza (SCMT, sistema controllo marcia treno, e SSC, sistema supporto condotta). Sono previste risorse sia nel Pnrr sia nel contratto di programma di RFI. Gli interventi interessano complessivamente oltre 1.700 km di rete, e porteranno la quota di rete

elettrificata in Italia dal 70,2% del 2022 ad oltre il 78% a fine interventi. Si tratta di uno degli indicatori in cui l'Italia si mostra in vantaggio rispetto ad altri grandi Paesi europei. Ad esempio, in Spagna la rete elettrificata è circa il 63% del totale, mentre in Germania questa quota è ferma a poco più del 60%.

Buone pratiche: Infine Pendolaria 2023 raccoglie anche una serie di buone pratiche che mostrano come sia possibile avere un trasporto ferroviario che permetta ai cittadini, che ogni giorno prendono il treno, di avere una facile connessione con gli altri mezzi di trasporto, orari cadenzati e facili da memorizzare; ma anche la possibilità di portare con sé una bici e di usufruire di stazioni rinnovate; di viaggiare su treni nuovi, moderni ed efficienti.

Il report completo su [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)

### **Decreto per il contenimento dei costi dell'energia pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale**

(FERPRESS) – Roma, 22 FEB – Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale per lo sviluppo di energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali.

Vengono definiti i criteri e le modalità di attuazione della disciplina del contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, per un importo complessivo di 25 milioni di euro per il 2022, finalizzato a mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali del prezzo del gas naturale liquefatto con particolare riguardo alle procedure di concessione nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli nel rispetto del limite di spesa previsto.

### **Ponte sullo Stretto: MIT accelera tra società, progetto e sede. Tavolo tecnico a Porta Pia**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – Un nuovo e più snello assetto societario della S.p.A. Stretto di Messina, una nuova governance, in accordo con le Regioni Sicilia e Calabria.

Sono le principali proposte esaminate durante il tavolo tecnico, presieduto oggi al MIT dal vice presidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, al quale hanno preso parte i vertici Anas, Rfi e Fs. Oggetto della riunione, il progetto che, acquisendo proiezioni aggiornate relativamente al traffico veicolare presunto e ai vantaggi in termini ambientali, grazie all'abbattimento di inquinamento da CO2, dovrà essere rivisto anche in relazione ai costi. Prossimo appuntamento tra una settimana nella sede Anas a Roma Termini che, come da progetto, diventerà il quartier generale della società.

**Gruppo Fs: entro 2026 nuove corse Roma-Monaco e Milano-Monaco proposte con Deutsche Bahn**

(FERPRESS) – Roma, 20 FEB – L'Europa punta sulla ferrovia e il Gruppo FS Italiane, guidato da Luigi Ferraris, con il suo Frecciarossa si guadagna un ruolo da protagonista.

La Commissione europea ha infatti appena lanciato dieci nuovi progetti pilota di collegamenti ferroviari fra due o più Paesi europei per favorire l'uso del treno negli spostamenti continentali. Due di questi riguardano da vicino il Frecciarossa di Trenitalia, società capofila del Polo passeggeri del Gruppo FS Italiane. Il primo per un collegamento fra Italia, Austria e Germania, l'altro fra Spagna e Portogallo.

L'obiettivo principale è favorire l'uso del treno negli spostamenti continentali pensando al treno come principale alternativa quando si viaggia. Un concetto che mette d'accordo l'intero sistema dei trasporti. Avere come idea concorrenziale, quindi, non la singola azienda ferroviaria, ma il potenziale viaggiatore. Una differenza enorme che vuole disincentivare l'utilizzo dei mezzi privati facendo diventare il treno l'alternativa preferita. Perché è comodo, sostenibile, conveniente e pratico.

L'Europa, questo discorso, d'altronde, lo conosce bene e insiste da sempre – già l'ha fatto con la moneta unica e vuole riuscirci con il treno – nell'abbattere le barriere. Nel dettaglio, infatti, la Commissione europea ha annunciato che sosterrà dieci progetti pilota per nuovi collegamenti ferroviari o per il miglioramento di quelli esistenti. I collegamenti ferroviari transfrontalieri in tutta l'Unione Europea, quindi, diventeranno più veloci e più frequenti.

«Mentre la domanda di mobilità verde è in crescita – ha dichiarato Adina Vălea, commissaria europea per i trasporti – abbiamo bisogno che il mercato ferroviario risponda in modo migliore e rapido, soprattutto per i viaggi lunghi e transfrontalieri. Ecco perché la Commissione europea ora vuole aiutare le aziende ferroviarie creando nuovi collegamenti ferroviari internazionali, di giorno e di notte, abbattendo i confini». Dopo un'attenta valutazione, la Commissione ha selezionato delle proposte ritenendole ideali come progetti pilota transfrontalieri. «Non vedo l'ora – ha aggiunta Adina Vălea – di lavorare con il settore ferroviario per rendere questi dieci progetti pilota di successo e poterne ispirare molti altri».

**I DUE PROGETTI DEL GRUPPO FS**

Il primo è relativo alle nuove corse Roma-Monaco e Milano-Monaco proposte da Ferrovie dello Stato Italiane e Deutsche Bahn. Con la possibilità, inoltre, di estensione fino a Berlino. I tragitti sono già stati pensati. Partenza da Roma per poi fare tappa, nell'ordine, a: Firenze, Bologna, Verona, Rovereto, Trento, Bolzano, Brennero, Innsbruck e Monaco. Per la corsa che parte dal capoluogo lombardo le fermate, invece, sono le seguenti: Brescia, Verona, Bolzano, Brennero, Innsbruck e Monaco. La frequenza di questi treni sarà giornaliera e i servizi verranno forniti in collaborazione tra Trenitalia, ÖBB e DB. È stato anche individuato il modello di convoglio che potrà sostenere il viaggio: il Frecciarossa 1000, in quanto già conforme alla STI e già omologato in Spagna e per i servizi di interoperabilità tra Italia e Francia. Le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) sono documenti emanati come Regolamenti della Commissione europea e, in quanto tali, sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Il Frecciarossa, dopo aver

conquistato Francia e Spagna, arriverebbe anche in Germania. C'è, infine, anche una data di avvio dei collegamenti: entro il 2026.

Spazio anche a un progetto, ideato da una società del Gruppo FS, ma in grado svilupparsi totalmente su territorio estero. C'è ILSA, infatti, dietro ai progetti che riguardano la penisola iberica. Anche in questo caso sono due i collegamenti proposti: una in grado di collegare Lisbona a La Coruña e l'altra che sempre dalla capitale portoghese porterà fino a Madrid. ILSA, partecipata da Trenitalia, è il consorzio che ha portato, grazie al brand iryo, il Frecciarossa in Spagna collegando a oggi diverse città spagnole.

L'ELENCO COMPLETO DEI NUOVI SERVIZI CONTINENTALI

- Ministero dei Trasporti Ungherese, nuovi servizi che collegano Ungheria, Austria e Romania occidentale
- Collegamento Germania – Danimarca – Svezia, con la partecipazione di SJ (nuovo servizio ferroviario notturno Stoccolma – Copenaghen – Berlino e treno diurno Amburgo – Göteborg (e potenzialmente Oslo, in collaborazione con DSB e DB), Snälltaget (servizio ferroviario notturno potenziato Stoccolma – Copenaghen – Berlino), České dráhy (nuovo servizio Praga – Berlino – Copenaghen, in collaborazione con DB e DSB)
- Flixbus (nuovo servizio Lipsia – Berlino – Copenaghen – Stoccolma)
- Midnight Trains, nuovo servizio ferroviario notturno Parigi – Milano – Venezia;
- Flixbus, nuovo servizio Monaco – Zurigo
- WESTbahn, nuovo servizio Monaco – Vienna – Budapest, estensione del servizio esistente
- Nederlandse Spoorwegen, potenziamento del servizio esistente Amsterdam – Londra, in collaborazione con Eurostar
- European Sleeper, nuovo servizio ferroviario notturno Amsterdam – Barcellona;
- Ferrovie dello Stato Italiane /Deutsche Bahn, nuove corse Roma – Monaco e Milano – Monaco, con possibile estensione a Berlino
- ILSA, nuovi servizi Lisbona – A Coruña e Lisbona – Madrid;
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, nuovi servizi che collegano la Catalogna e il sud della Francia.

### **ITA Airways: via libera all'adeguamento delle retribuzioni**

(FERPRESS) – Roma, 22 FEB – ITA Airways ha approvato l'adeguamento salariale a favore dei propri dipendenti, un passo necessario perché l'azienda possa cogliere le opportunità di crescita del mercato.

Il settore del trasporto aereo, infatti, nell'ultimo anno è tornato ai livelli pre-Covid, con trend di crescita repentini ed imprevedibili addirittura superiori al 2019. Nel frattempo, ITA Airways ha ormai superato la fase di avvio delle sue attività in qualità di start up caratterizzata dagli impatti negativi della pandemia e del conflitto ucraino, a cui è seguito un deciso incremento del costo del carburante.

In questo contesto anche altre compagnie aeree sia full-service che regional hanno già messo in atto manovre per adeguare le retribuzioni e riportarle ai livelli pre-pandemia e in diversi casi superandoli.

L'adeguamento salariale è un tassello fondamentale di attuazione del piano di crescita di ITA Airways che si doterà di una struttura di costi coerente, riuscendo ad

essere attrattiva in un mercato in espansione che registra un aumento della competitività nei diversi settori domestico, internazionale e intercontinentale.

La manovra salariale sarà strutturale e permetterà alla Compagnia di valorizzare il personale formato e addestrato grazie agli investimenti dell'azienda. Inoltre, potrà così sostenere una campagna di assunzioni in un mercato fortemente competitivo. ITA Airways, dopo una iniziale fase di crescita successiva al primo anno di operatività e in un contesto di mercato espansivo, ha recentemente confermato gli impegni in termini di incremento della flotta e di apertura di nuovi collegamenti.

### **ITA Airways: al via piattaforma Amadeus. Completato aggiornamento sistemi informatici. Attivo check-in online**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – ITA Airways annuncia il passaggio alla piattaforma Amadeus che contribuirà alla realizzazione degli obiettivi di crescita e digitalizzazione di medio e lungo termine.

La Compagnia ha completato nei tempi previsti l'aggiornamento dei propri sistemi informatici portando a compimento l'ultimo step del processo di migrazione ad Amadeus avviato lo scorso anno.

ITA Airways si è impegnata a ridurre il più possibile gli eventuali disagi provocati dalla necessaria interruzione dei servizi, nell'ottica di assicurare la massima attenzione alla propria clientela.

In termini operativi, le funzionalità del sito ita-airways.com sono già disponibili, la APP ITA Airways sarà attiva nelle prossime ore e si potrà accedere al servizio di check-in online dalle prime ore di venerdì 24 febbraio.

Tutti gli altri servizi offerti dalla Compagnia sono regolarmente funzionanti.

Entrare a far parte della comunità di Amadeus, che conta oltre 200 compagnie aeree in tutto il mondo, permetterà ad ITA Airways di migliorare l'esperienza di viaggio ed offrire ai passeggeri servizi sempre più innovativi e personalizzati.

### **Giachino (SAIMARE), ecco come far crescere l'intermodale ferroviario**

(FERPRESS) – Roma, 23 FEB – Intervenendo alla Tavola rotonda su "Cosa fare per incrementare l'intermodalità, Mino Bartolomeo Giachino, presidente e Amministratore di SAIMARE spa, ha dichiarato di aver fatto molto per l'intermodalità marittima e ferroviaria fin da quando nel 2009, da Sottosegretario ai trasporti, ideò e fece approvare la norma che istituiva il FERROBONUS, l'incentivo alle aziende di trasporto a usare la ferrovia piuttosto che la strada.

Il Ferrobonus Giachino oltre che ad essere approvato dalla Corte dei Conti Europea era dotato di uno stanziamento di ben 30 milioni. La quota di trasporto merci su rotaia che nel 2008 si aggirava attorno ai 6-7% del trasporto complessivo del Paese crescere sino al 13% nel 2010.

Fummo il primo paese in Europa – ha spiegato Giachino – che, dopo aver stanziato oltre 60 milioni l'anno per le Autostrade del mare, incentivò la intermodalità ferroviaria, che diminuì l'inquinamento e la incidentalità stradale. Eravamo green ante litteram, Greta andava ancora all'asilo. L'Intermodalità marittima e ferroviaria italiana decollò nel 2008-2009.

Nel 2010 la Commissione europea definì le autostrade del mare italiane la best practice intermodale e la Corte dei Conti europea nel 2013 ebbe parole molto

positive sul nostro ferrobond. Purtroppo negli anni successivi solo i Ministri Lupi e Delrio furono attenti e così il ferrobond è stato stanziato solo per alcuni anni.

Occorre invece stabilizzare il finanziamento rendendolo strutturale nel Bilancio dello Stato come scelta strategica del Paese.

I prossimi cinque anni saranno decisivi”.

“Il Governo Meloni in assenza di una opposizione consistente, con l'attuale maggioranza di governo potrà governare per cinque anni e allora il mondo dei trasporti deve fare squadra e appoggiare la realizzazione delle Infrastrutture strategiche e gestire insieme all'Autorità portuale ligure e alle tre Regioni di Liguria, Piemonte e Lombardia la grande ricaduta logistica sul territorio del Vecchio Triangolo industriale della entrata in funzione del Terzo Valico, della Nuova Diga a Genova e della TAV.

Ovviamente occorrerà gestire il prezzo del gasolio con l'autotrasporto e accelerare la costruzione della Zona della Logistica semplificata”, conclude Giachino.

### **Federauto Trucks: Artusi, ha ragione ministro Urso, non si può dipendere solo dall'elettrico**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – “In un contesto nel quale le istituzioni europee sembrano cedere all'ideologia del “solo elettrico a tutti i costi”, fa piacere e lascia ben sperare la “piena sintonia su una politica industriale pragmatica e non ideologica” che il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha condiviso con il vice cancelliere e ministro dell'Economia e della protezione climatica tedesco, Robert Habeck”. Lo ha dichiarato il vice presidente di Federauto Trucks&Van, Massimo Artusi, commentando l'incontro tra i due ministri a Berlino in vista del summit sull'automotive tra Germania, Francia e Italia che si terrà in primavera ad Hannover. “Sono tutti elementi”, ha aggiunto Artusi, “che lasciano capire chiaramente come in Europa – e in particolare in Germania – la questione della transizione green dei trasporti sia ancora oggetto di dibattito e che la parola definitiva potrà dirla soltanto il nuovo Parlamento che sarà votato nel 2024”.

“In quella prospettiva”, ha continuato il vice presidente di Federauto, “ci pare che il governo italiano – e in particolare i ministri Salvini e Urso che hanno opportunamente avviato importanti consultazioni in Europa su questi temi – abbia colto i termini del problema, ponendolo come priorità strategica. Quando il ministro Urso afferma che esistono anche i biocarburanti, il biometano e l'idrogeno, non soltanto l'elettrico e porta a sostegno il fatto che gli incentivi per le auto e i veicoli commerciali elettrici sono rimasti in gran parte inutilizzati, riprende argomenti che stiamo ricordando ormai da mesi, non solo per le pericolose ricadute sociali di una mobilità affidata alla sola alimentazione elettrica, ma anche i gravi rischi economici e geopolitici connessi alla dipendenza eccessiva o totale dell'intero sistema-Paese da un unico vettore energetico, qualunque esso sia”.

“Ne abbiamo avuto prova”, ha concluso Artusi, “con il gas russo, del quale siamo riusciti faticosamente a limitare il fabbisogno, individuando forniture alternative. È probabile che lo stesso accadrebbe se in una società full electric dovessero venire meno fonti di approvvigionamento dell'elettricità. Vogliamo davvero che l'Italia corra questo rischio?”.

## **Cybersecurity: Consip attiva contratto da 255 mln per servizi di sicurezza infrastrutturale “on premises”**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – Consip ha attivato il nuovo contratto “Sicurezza on premises – sicurezza perimetrale, protezione degli endpoint e anti-apt” – del valore di 255 mln/€ – che prevede la fornitura alle PA di soluzioni in grado di assicurare la sicurezza delle infrastrutture ICT con l’obiettivo di garantire, tra l’altro:

- la protezione dalle minacce informatiche più comuni;
- la protezione dalle minacce informatiche avanzate;
- il controllo degli accessi all’infrastruttura di rete da parte dei soli utenti e/o dispositivi autorizzati.

L’iniziativa – suddivisa in tre lotti dedicati rispettivamente alle PA centrali, alle PA locali del Nord Italia e a quelle del Centro-Sud – che mette a disposizione prodotti (Next Generation Firewall, Network Access Control, Endpoint Protection Platform /Endpoint Detection & Response, Server Protection Platform, Protezione Anti-Advanced Persistent Threat) e servizi connessi (installazione e configurazione, formazione e affiancamento, manutenzione, contact center ed help desk, hardening su client, supporto specialistico)

Lo strumento contrattuale a disposizione delle PA è un Accordo quadro multibrand, in cui per ogni tipologia sono presenti da 2 a 4 prodotti di differenti produttori che l’amministrazione potrà selezionare in fase di perfezionamento dell’acquisto, e prevede l’affidamento delle forniture e dei servizi tramite ordine diretto.

L’iniziativa – prevista nel piano delle gare strategiche ICT che Consip realizza in attuazione del “Piano Triennale per l’informatica nella PA” – recepisce inoltre le disposizioni del DL 77/2021 (convertito nella legge 108/2021) e consente dunque alle Amministrazioni di acquistare i prodotti/servizi di cybersecurity di cui necessitano per la realizzazione dei progetti finanziati con i fondi PNRR.

Con l’attivazione di questo strumento si completa l’offerta Consip di strumenti per la cybersecurity, che vede già disponibili per gli acquisti delle PA le iniziative:

- “Sicurezza on premises – strumenti di gestione, protezione email, web e dati” – per la fornitura nelle sedi delle PA di prodotti per la gestione degli eventi di sicurezza e degli accessi, e la protezione dei canali email, web e dati
- “Sicurezza da remoto” – per la fornitura “da remoto” di servizi per la protezione della sicurezza delle infrastrutture e delle informazioni della PA, per la misurazione dello stato di salute della sicurezza dei sistemi informativi e per l’identificazione dei “fabbisogni” di sicurezza.

Un pacchetto di iniziative che copre tutte le esigenze delle PA in termini di servizi per la cybersecurity e risponde all’esigenza delle PA di contrastare le minacce informatiche, garantendo la disponibilità, l’integrità e la riservatezza delle informazioni dei sistemi informativi pubblici.

## **ANSFISA: avviati moduli formativi master UniGE e ISS su sicurezza reti di trasporto**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – Avviate oggi le sessioni formative del master di II livello “Gestione della sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto” coordinate direttamente da ANSFISA, che sarà impegnata in una serie di appuntamenti che andranno avanti fino al mese di maggio, per un totale di 204 ore di formazione complessive.

Attraverso le docenze di propri professionisti, prevedendo a volte anche l'intervento di docenti esterni, l'obiettivo è di illustrare nel dettaglio ai 34 partecipanti al master la centralità della sicurezza alla base della gestione delle reti e della manutenzione dell'infrastruttura, andando ad approfondire i sistemi di gestione della sicurezza. Saranno affrontati sia i concetti più generali, a partire dall'architettura del sistema con, ad esempio, analisi dedicate al funzionamento dei processi, agli elementi di contesto, ai livelli decisionali per arrivare a confrontarsi sugli aspetti più operativi, come le tecniche e le procedure di ispezione e la pianificazione degli interventi manutentivi di una infrastruttura.

Iniziato nel mese di settembre il Master, organizzato dall'Università di Genova, da ANSFISA e dall'Istituto Italiano di saldatura, punta a preparare nuove figure professionali di Safety Manager e di esperti della sicurezza delle infrastrutture e dei sistemi di gestione delle reti di trasporto che, grazie anche a nuovi strumenti, metodologie e processi possano essere "attrezzati" a gestire con efficacia la gestione degli asset infrastrutturali in un'ottica di crescita e miglioramento continuo del sistema.

### **SiPoTra: Bersani, Montezemolo e 20 testimonials per ricordare l'opera di Giuseppe Sciarone**

(FERPRESS) – Roma, 23 FEB – Grande folla e volontà collettiva di testimoniare il valore e l'attualità dell'opera di Giuseppe Sciarone nel workshop ("Trasformare i trasporti: attualità di Giuseppe Sciarone") organizzato da SiPoTra, l'associazione di Politica dei Trasporti, per ricordarne il ruolo nella storia del sistema dei trasporti e della logistica del nostro Paese.

Alla presenza della moglie e della figlia del manager scomparso, nonostante molteplici impegni sono voluti intervenire per testimoniare il ricordo Pierluigi Bersani e Luca Cordero di Montezemolo, entrambi protagonisti – anche se da sponde diverse – di un percorso di liberalizzazione del sistema ferroviario in cui Giuseppe Sciarone fu assoluto protagonista. Bersani è stato il ministro dei Trasporti che ha materialmente firmato le leggi che hanno posto fine al monopolio delle Ferrovie dello Stato italiane; Luca Cordero di Montezemolo è stato il protagonista dell'avventura imprenditoriale e l'animatore della cordata che fornì materialmente gli strumenti finanziari per costruire l'architettura di quella impresa ferroviaria che poi sarebbe stata Ntv-Italo, il cui deus ex machina che trasformò il progetto in azione fu proprio Giuseppe Sciarone.

Le testimonianze hanno rievocato un momento di rottura storica: nonostante che l'ispirazione venisse dalle direttive europee, l'Italia fu il primo paese nel continente europeo (la Gran Bretagna, anche in questo caso, fece storia a sé) ad applicare la logica sostanziale di quelle direttive, cioè la fine di una gestione monopolistica e la possibilità di far nascere la concorrenza sui binari, prima nel trasporto merci poi nel trasporto passeggeri. Dall'altro lato, Ntv-Italo è rimasto (ancora fino ad oggi) l'unico esempio – sempre nel continente europeo – di impresa ferroviaria nata dal nulla ed esclusivamente per volontà di imprenditori industriali, e per giunta chiamata ad affrontare la sfida della concorrenza in quello che per moltissimi anni è rimasto un esperimento unico nell'intera Europa, perché anche la Gran Bretagna non ha mai sperimentato la concorrenza di due operatori ferroviari su una stessa linea come in Italia; e – come si sottolineava – rimane inoltre inscalfito il dato che le aperture del

mercato che oggi avvengono – parzialmente o meno – in Spagna, Francia e altri paesi sono opera di società ferroviarie emanazione delle imprese già operanti per tradizione secolare in altre nazioni, e non di imprese “start up” come si definirebbe oggi una società come Ntv-Italo. Un momento storico, quindi, di cui un grande protagonista fu proprio Giuseppe Sciarrone, sia nel ruolo – praticamente – di responsabile della programmazione nei trasporti nella struttura governativa e del Ministero, poi come direttore dell'area Trasporto proprio della società Ferrovie dello Stato (alle prese con un imponente processo di trasformazione interno), e poi general manager della società destinata a fare concorrenza all'operatore incumbent.

La riflessione su questo importante momento di trasformazione e il ruolo decisivo giocato da Giuseppe Sciarrone hanno formato oggetto dell'intenso programma del workshop, che ha analizzato il ruolo e la figura del manager in relazione ai Rapporti con le Istituzioni (la relazione introduttiva è stata svolta dall'ex-ministro Paolo Costa); al ruolo di Pianificatore (a Ennio Cascetta è toccato il compito di introdurre questo panel); alla figura di Uomo d'azienda (con relazione di Pietro Spirito); e infine al ruolo di Imprenditore (relazione di Paolo Guglielminetti), perché Sciarrone ha contribuito non solo alla nascita della prima società ferroviaria passeggeri, ma anche della prima impresa ferroviaria (Rail Traction Company) operante nel trasporto ferroviario merci (senza dimenticare che, nell'ultima fase, ha coltivato il sogno di una nuova impresa che utilizzasse i binari dell'Alta velocità – che in Italia ha caratteristiche anche di Alta capacità – per il trasporto delle merci, e in particolare della logistica intermodale).

Le testimonianze su una figura così importante sono state – perciò – numerose, e tutte basate su riflessioni e ricordi di prima mano; oltre al discorso introduttivo di Mario Sebastiani, presidente di SiPoTra, e al contributo dei relatori dei panel, importanti e significativi sono stati i contributi di Paolo Celentani, Maurizio Gentile, Franco Marzioli, Antonietta Sannino, Mario Carrara, Ercole Incalza, Lanfranco Senn, Emanuele De Santis, Francesco Fiore, Gianbattista La Rocca, Francesco Pagni; ciascuno legato per la propria parte di storia al lavoro semmai quotidiano con Giuseppe Sciarrone. Silvio Rizzotti e Andrea Giuricin sono stati per vari motivi impossibilitati a presenziare, ma hanno voluto testimoniare di essere del tutto partecipi della volontà di ricordare la figura e il valore dell'opera di Giuseppe Sciarrone.

## [Regione Lazio](#)

### **AdSP Tirreno Centro settentrionale: 2022 positivo per traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e Lazio**

(FERPRESS) – Roma, 23 FEB – Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche.

Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021.

Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate).

A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 – all'appello mancano 480 mila crocieristi – ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro.

Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato.

“Il 2022 – dichiara il Presidente Pino Musolino – ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti”.

“Da oggi ci attende un duro e fattivo lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali – conclude il numero uno di Molo Vespucci – poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR”.

Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%.

Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021.

Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive.

Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%.

Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%.

Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport.

Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico.

Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate.

Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%).

Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

## ROMA CAPITALE

### **Roma: tranvia Verano-Tiburtina, 4 operatori aderiscono a manifestazione d'interesse**

(FERPRESS) – Roma, 23 FEB – Sono quattro gli operatori che hanno aderito alla manifestazione d'interesse di Roma Servizi per la Mobilità per la realizzazione della tranvia Verano-Tiburtina. L'esito sarà pubblicato nella giornata di oggi sul sito [romamobilita.it](http://romamobilita.it)

A breve sarà avviata la procedura negoziata per individuare l'affidatario.

### **Roma: Trotta sarebbe stata esclusa dal bando per il TPL periferico**

(FERPRESS) – Roma, 21 FEB – La società Trotta Bus Services è stata esclusa dal bando del Comune da mezzo miliardo di euro per l'affidamento per 8 anni del servizio di trasporto pubblico locale su gomma nel territorio periferico di Roma Capitale.

Lo riferisce il quotidiano La Repubblica che ipotizza anche che al posto di Trotta, che aveva vinto la gara, possa subentrare Busitalia (Gruppo Ferrovie dello Stato) che si era classificata alle sue spalle per ottenere un servizio che dal 2014 è gestito da Roma Tpl.

L'estromissione di Trotta sarebbe dovuta alle gravi violazioni definitivamente accertate nei confronti della società Trotta, tra cui alcune violazioni contributive che Trotta non ha estinto prima di presentare l'offerta per il bando.

Secondo il Campidoglio, questo non inciderà sulle tempistiche dell'assegnazione della gara: a fine marzo scadrà la proroga di Roma Tpl e il servizio verrà consegnato ai vincitori.

### **Legambiente: Clean Cities arriva a Roma. In città troppe auto private e tram più vecchi d'Italia con 36 anni**

(FERPRESS) – Roma, 20 FEB – La campagna itinerante Clean Cities organizzata da Legambiente è arrivata questa mattina a Roma per presentare le performance locali sui principali indicatori di mobilità urbana rispetto all'obiettivo di neutralità climatica al 2030.

"No allo smog. Io non Traffico", "Ci siamo rotti i polmoni". Con questi slogan, cittadini e associazioni si sono dati appuntamento a Piazzale Appio, luogo nevralgico per il traffico veicolare, con un flash mob per sostenere l'iniziativa d'istituzione della Congestion Charge, promossa dall'assessorato alla Mobilità per ridurre la circolazione dei veicoli inquinanti nel centro cittadino. I partecipanti hanno esposto cartelli con la scritta "Divieto di transito per inizio congestion charge" e hanno indossato caschetti gialli per questo importante cantiere della transizione ecologica di Roma.

Infatti, nonostante non si siano superati i livelli di emergenza, l'aria che i romani respirano è ancora inquinata. Dal 2011 al 2021 Roma ha visto una riduzione solo del 3% delle concentrazioni di PM10 e del 6% di quelle del biossido di azoto. L'inquinamento atmosferico diminuisce, quindi, ancora troppo lentamente: di questo passo nel 2030 non si potrà sperare di rientrare nei nuovi valori limite che stanno per essere adottati dall'Europa. Il PM10 dovrà essere ridotto del 20% per rientrare nei nuovi target europei previsti al 2030, il PM2.5 del 29%, ma soprattutto gli ossidi d'azoto (NO2) di ben il 39%.

Inoltre, l'analisi di Legambiente relativa alla Capitale mostra una mobilità cittadina ancora troppo legata all'uso dell'auto privata. I romani usano molto anche il trasporto pubblico, ma la qualità dell'offerta non è sufficiente, in particolare l'offerta di Trasporto Rapido di Massa (TRM, treni, metropolitana) per una grande capitale (Roma ha 2 linee metro, Madrid 12). Inoltre, il servizio di tram è irrisorio e vecchio: le 164 vetture che servono la città hanno in media 36 anni, sono le più vecchie d'Italia.

"Si devono moltiplicare gli sforzi per aumentare la qualità dell'aria, liberare le strade dalla morsa del traffico, aumentare il servizio pubblico, dar vita a una poderosa cura del ferro, a zone a emissioni zero, nuova sharing mobility, ciclabilità, mobilità dolce",

dichiara Roberto Scacchi, presidente Legambiente Lazio. “L'introduzione della 'Congestion o Pollution Charge' prevista per il giubileo, rappresenta una grande iniziativa nella giusta direzione. L'area fermerebbe di fatto l'accesso libero ai veicoli a motore endotermico con sistemi di gratuità limitate e pedaggi (ecopass) per tutti coloro che con il proprio mezzo privato vogliono accedervi. Includerà il centro storico e molti dei quartieri limitrofi, come Prati, Trionfale, Testaccio, San Giovanni, Ostiense, Gianicolense e Monteverde, fino a Castel Sant'Angelo. Sosteniamo e sosterranno il percorso della Congestion Charge nella certezza che, come insegna il modello delle ULEZ londinesi (Ultra Low Emission Zone), questa sia una misura strategica per migliorare la qualità dell'aria, la sicurezza e la fluidità dei mezzi pubblici di superficie su strade liberate dalle auto”. Il Cigno Verde, inoltre, sottolinea l'importanza che l'attuazione della misura sia accompagnata da un percorso graduale, che preveda la definizione di zone a basse emissioni e, soprattutto, un'ampia campagna di comunicazione e informazione rivolta ai cittadini. L'obiettivo è far comprendere pienamente la validità e le finalità della misura, prevenendo così conflitti e resistenze.

“L'introduzione della Pollution Charge a Roma rappresenta un importante passo verso l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2030”, dichiara Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente. “Questa misura si inserisce in un contesto più ampio di promozione della mobilità sostenibile, che prevede il potenziamento di infrastrutture e servizi di mobilità alternativi all'auto, a partire dal trasporto pubblico, cura del ferro e dei servizi di sharing. La politica deve assumersi la responsabilità di promuovere un modello di sviluppo urbano basato sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. La Pollution Charge è solo uno dei tanti passi che devono essere compiuti in questa direzione, ma rappresenta un segnale forte e positivo per la transizione ecologica e inclusiva di Roma e del Paese intero”.

Ricordiamo, infatti, che Roma è una delle nove città italiane incluse nella Missione europea “100 climate-neutral and smart cities by 2030”, un'iniziativa che coinvolge ben 100 città dell'UE impegnate in un percorso per raggiungere le zero emissioni entro il 2030.

Al Blitz mob di oggi, oltre a Roberto Scacchi e Stefano Ciafani, hanno partecipato anche Eugenio Patanè, assessore alla Mobilità di Roma Capitale; Anna Becchi, portavoce della Clean Cities Campaign Italy e Alessandra Grasso, NO2nografie.

Inoltre, durante il passaggio della campagna itinerante, lo scorso 17 febbraio, gli studenti dell'Istituto Magistrale Giordano Bruno hanno partecipato a un incontro sul progetto MOB della Fondazione Unipolis in partnership con Legambiente. L'iniziativa ha come obiettivo l'engagement dei giovani tra i 16 e i 21 anni, che si sfideranno in un grande torneo nazionale dove vincerà chi si muoverà in modo sostenibile e saranno poi impegnati nella definizione di interventi per rendere la mobilità della propria città più sostenibile ed efficiente.

La campagna itinerante Clean Cities è un viaggio in 18 capoluoghi italiani, da Nord a Sud, per promuovere con forza una nuova mobilità urbana: più sicura, più efficiente, meno inquinante. L'iniziativa rientra nell'ambito della Clean Cities Campaign, un network europeo di associazioni ambientaliste e movimenti di base che ha come obiettivo una mobilità urbana a zero emissioni entro il 2030. Dopo Roma, il tour di Legambiente proseguirà a Padova (22 febbraio), Perugia (23 e 24

febbraio), Trieste (25 febbraio), Palermo (25 febbraio), Catania (27 febbraio), Prato (27 e 28 febbraio) e Firenze (1 e 2 marzo).

### **Roma: al via campagna di comunicazione 'Roma sulla strada sicura'**

(FERPRESS) – Roma, 20 FEB – Al via lunedì 20 febbraio la campagna di comunicazione 'Roma sulla strada sicura' – realizzata da Roma Servizi per La Mobilità, in collaborazione con l'Assessorato alla Mobilità e Roma Capitale – per sensibilizzare i cittadini al rispetto delle regole e a tenere un comportamento corretto alla guida”.

Lo scrive su facebook l'assessore capitolino ai Trasporti, Eugenio Patanè.

“La campagna sarà incentrata su tre messaggi – aggiunge Patanè – evitare l'uso dell'alcol prima di mettersi alla guida; evitare distrazioni utilizzando lo smartphone e rispettare i limiti di velocità. I tre manifesti su cui è incentrata la campagna, saranno affissi in tutta la città e sulle tabelle degli autobus Atac, sui grandi impianti a led, sui palazzi in restauro, e sulle paline e le pensiline alle fermate. “Sono previsti anche post sui social istituzionali e annunci radio. Questi alcuni numeri della campagna che sarà “on air” per circa un mese e poi sarà ripetuta periodicamente per tutto l'anno: 1000 manifesti distribuiti su tutto il territorio; pannelli installati su 200 paline degli autobus, 139 pensiline led, 16 grandi impianti led su palazzi storici e 400 tabelle autobus”.

### **Roma: esame Bilancio di previsione. Gualtieri, investimenti importanti su mobilità pubblica, trasporto su ferro**

(FERPRESS) – Roma, 24 FEB – Si è aperta ieri in Assemblea Capitolina la discussione sul Bilancio 2023-25. Il testo, presentato in Aula dal Sindaco Gualtieri e dall'assessora al Bilancio Scozzese, prevede una manovra complessiva di 13,7 miliardi per il 2023 con le spese correnti che ammontano a oltre 5 miliardi di euro.

Previsto in particolare un piano di investimenti per il triennio di oltre 2,2 miliardi di euro, di cui 1,6 miliardi per il 2023.

Il Bilancio si incardina principalmente lungo i tre grandi assi strategici dell'azione amministrativa: innovazione, sostenibilità ambientale e inclusione sociale con la riduzione delle distanze e delle diseguaglianze. La discussione in Aula proseguirà nei prossimi giorni in vista dell'approvazione definitiva.

Il sindaco, Roberto Gualtieri, nel suo intervento ha dichiarato: “Complessivamente, quindi, siamo nelle condizioni per quest'anno di far fronte ai nostri doveri, ai nostri obblighi, e di proseguire in un lavoro di rilancio e modernizzazione della città. Ma questo non deve far venir meno l'urgenza e la necessità – e anche su questo auspicio una grande coesione di tutta l'Aula – di avviare con il Governo, che comunque appare intenzionato ad affrontare positivamente il tema del ruolo e delle risorse di Roma Capitale, un confronto su alcuni dati strutturali che riguardano sia il deficit storico di trasferimenti a Roma che la perequazione non consente di colmare a oggi prima di diversi anni, sia la grande ferita del sottofinanziamento del trasporto pubblico locale, che è chiaramente sottodimensionato come cifra rispetto

alle altre città italiane e che determina un vulnus enorme che da tempo noi chiediamo di colmare. Quindi sarà bene, insieme, lavorare su questo per l'anno prossimo – oltre al lavoro che noi sappiamo di dover fare, per rafforzare e di migliorare la capacità di riscossione, la gestione delle entrate, ed efficientare al massimo la nostra azione amministrativa.

Quindi il mio è anche un appello a lavorare insieme per metterci nelle condizioni di avere l'anno prossimo una situazione migliore e più semplice da gestire

In tutto questo, io sono però soddisfatto del lavoro che abbiamo fatto, e oggi noi presentiamo un Bilancio che ha un valore complessivo di 13 miliardi e 779 milioni, per un valore effettivo di 7 miliardi e 728 milioni (tolti i servizi conto terzi e le partite di giro, e altri elementi tecnici).

Su un ammontare di risorse di parte corrente pari a 5 miliardi 144 milioni, la spesa corrente ammonta a 5.158.919.000 euro (compreso il fondo pluriennale vincolato).

Quanto alle risorse in conto capitale, nel Bilancio figurano 1 miliardo e 160 milioni di entrate, a cui si aggiungono 484 milioni frutto dell'accensione di nuovi mutui, e 2 miliardi di spese, comprensivi del fondo pluriennale vincolato".

In un altro passaggio del suo intervento il sindaco ha ricordato "Ci sono investimenti molto importanti, alcuni sono tra i più grandi di sempre sulla mobilità pubblica, sul trasporto su ferro. Su questo non mi soffermo anche se sicuramente l'uscita dal Concordato costituisce un elemento di grandissima importanza che consentirà ad Atac finalmente di mettersi in piedi, di camminare, di lavorare per potenziare – oltre che di mantenere la sua infrastruttura, anch'essa priva di manutenzioni da troppo tempo – e aumentare la capacità di dotazione di servizio pubblico

Da questo punto di vista contiamo che grazie a queste risorse aggiuntive si possa migliorare e rafforzare la dotazione per il contratto di servizio di Atac che è indispensabile per evitare una riduzione del numero di km. A noi questo non soddisfa, non è sufficiente, non vogliamo naturalmente la riduzione del numero di Km ma vogliamo lavorare per un aumento ulteriore della capacità di copertura della città, del

servizio pubblico. E questo richiederà un grande lavoro anche sul fronte delle entrate".

**FERPRESS**



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](mailto:redazione@clickmobility.it)