

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 13/2023 dal 26 marzo al 2 aprile 2023

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Sommario

INTERNAZIONALE	4
DECRETO LEGISLATIVO 23 febbraio 2023, n. 27 - Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020 - Distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada.....	4
Bando europeo Sustainable Blue Economy Partnership (SBEP)	4
UE: i deputati della Commissione Trasporti in visita in Italia dal 3 al 5 aprile	5
ACEA: il “divario infrastrutturale” limiterà le riduzioni di CO2 derivanti dal trasporto su strada....	5
ITALIA	6
Appalti: il Cdm approva il “Codice Salvini”. Cantieri veloci, più autonomia, meno burocrazia	6
Anac: i dubbi dell’Anticorruzione sul nuovo codice degli appalti.....	7
Cipess: Torino-Lione, AV/AC Verona-Padova, Roma Metro C al centro della riunione	8
Corte dei Conti Ue: il cammino dell’UE verso riduzione trasporto merci su strada è ancora lungo 9	
PNRR: approvata strategia antifrode del MIT. Tolleranza zero per garantire sicurezza investimenti	11
ANSFISA: la sicurezza di gallerie su strade e ferrovie nel confronto istituzionale.....	11
Green Deal europeo: nuovo regolamento per realizzare infrastrutture per combustibili alternativi	12
Stazioni di rifornimento a idrogeno: graduatoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dei 36 progetti ammessi al finanziamento pubblico	13
ITA Airways: il CDA approva il Progetto di Bilancio 2022	14
Giorgetti incontra Lufthansa e Ita. Ulteriore progresso verso partnership tra i due vettori	14
PNRR: Ministero dell’Interno e BEI lanciano fondo per i Piani Urbani Integrati da 272 mln	15
PNRR: Gli investimenti alla prova dei territori. Studio ICom-Nomos-OpenGate su digitale, sostenibilità, salute	16
Logista: Rapporto sulla distribuzione dei prodotti da fumo e inalazione.....	17
Logista: leader nella digitalizzazione e transizione ecologica nella distribuzione	19
Primo Airbus A330neo con livrea azzurra di ITA Airways	20
Autotrasporto: MIT, 5 mln per formazione. Istanze potranno essere presentate dal 17 aprile	20
Assarmatori: Cold ironing tassello chiave per decarbonizzare ma no a interventi skoordinati nei porti.....	21
Pnrr: Ferraris, Gruppo Fs in linea con tempistiche Ue, ma auspicabile flessibilità.....	22
Emergenza autisti: ATV assume giovani apprendisti conducenti e la patente la paga l’Azienda ..	22
MOST: l’impegno di Anas per la mobilità sostenibile	24
MSC Crociere apre le vendite per MSC World America, terza nave alimentata a GNL.....	25
RFI: Roma Tiburtina, lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico	26
Arriva in Italia CargoON, la nuova piattaforma digitale per la gestione della supply chain.....	27

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 26 marzo al 2 aprile 2023

REGIONE LAZIO.....	28
AdSP Tirreno centro settentrionale: Consiglio di Stato rigetta ricorso di Roma Terminal Container	28
Lazio: Mitrano (FI) eletto presidente commissione Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti.....	29
Seatrade: bilancio positivo per l'AdSP nell'anno record del porto di Civitavecchia.....	29
ROMA	29
Roma: ok a bilancio di previsione e DUP con il triennale delle opere pubbliche 2023-2025.....	29
ATAC: tutti i nuovi tram potranno essere impiegati su TVA.....	30
PNRR: Patané, investimenti fondamentali ma affanno dei Comuni è serio. Semplificazioni al palo	30
Roma: Patané, Capitale partner del progetto europeo Move21 per città a zero emissioni	31
FERPRESS.....	32

INTERNAZIONALE

DECRETO LEGISLATIVO 23 febbraio 2023, n. 27 - Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020 - Distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada

Info da Confindustria- È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 67 dello scorso 20 marzo Il decreto legislativo n. 27/2023, che recepisce e attua la direttiva (UE) 2020/1057 e rientra nell'ambito del "Pacchetto Mobilità dell'UE".

Il decreto rappresenta una normativa di carattere speciale caratterizzata da norme settoriali e specifiche applicabili alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e alle operazioni di cabotaggio. In particolare, la disciplina speciale riguarda le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto effettuate da trasportatori stabiliti in uno Stato membro o in uno Paese terzo che distaccano conducenti in Italia, nonché le operazioni di cabotaggio effettuate in Italia da trasportatori stabiliti in uno Stato membro. E', inoltre, previsto che le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono membri della UE non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese dell'Unione, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato UE o a parti di esso.

Bando europeo Sustainable Blue Economy Partnership (SBEP)

Info da Confindustria- SBEP (Sustainable Blue Economy Partnership) è una partnership europea co-finanziata del programma Horizon Europe che ha lo scopo di sostenere progetti di ricerca e innovazione volti a guidare e supportare la transizione verso un'economia blu resiliente e sostenibile, con particolare riguardo alla tutela dei mari, degli oceani, della biodiversità e dello sfruttamento delle risorse ambientali marine.

Le imprese che esercitano attività industriali e di trasporto, le agroindustriali, le artigiane e i centri di ricerca possono partecipare entro il 14 aprile 2023 al bando europeo Sustainable Blue Economy Partnership (SBEP), presentando progetti anche congiuntamente tra loro o con organismi di ricerca. I progetti devono essere realizzati mediante il contratto di rete o ad altre forme di contrattuali quali, a titolo esemplificativo, il consorzio o l'accordo di partenariato.

Il decreto ministeriale del 16 dicembre 2022 n. 186485 destina 16 milioni di euro in totale al cofinanziamento delle imprese italiane selezionate nei bandi transnazionali congiunti.

Di queste risorse, quelle destinate al bando 2023 "The way forward: a thriving sustainable blue economy for a brighter future" ammontano a 10 milioni, per un contributo massimo concedibile pari a 800 mila euro per singolo progetto.

Una quota del 40% dello stanziamento sarà riservata a imprese localizzate nelle regioni del Mezzogiorno.

<https://www.mur.gov.it/it/aree-tematiche/ricerca/sustainable-blue-economy-partnership-sbep>

UE: i deputati della Commissione Trasporti in visita in Italia dal 3 al 5 aprile

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Una delegazione della commissione per i trasporti e il turismo, guidata dalla presidente Karima Delli, visiterà Genova e Firenze dal 3 al 5 aprile, per fare il punto sullo sviluppo dei progetti transeuropei.

La delegazione, composta da dieci membri, concentrerà i primi due giorni della visita in Italia su Genova e sulle sue principali sfide infrastrutturali, tra cui la riprogettazione della logistica della città, la realizzazione dei grandi progetti per eliminare le strozzature e rafforzare la posizione di Genova come porta di accesso internazionale. In Liguria i deputati incontreranno le autorità locali e visiteranno il sito del progetto del Terzo Valico dei Giovi. Si recheranno, quindi, al porto di Genova, una delle principali vie d'accesso europee al Mediterraneo, situata alla fine del corridoio della rete di trasporto transeuropea Reno-Alpi, che collega Genova ai principali porti del Mare del Nord in Belgio e nei Paesi Bassi.

Nell'ultimo giorno della missione gli eurodeputati si recheranno a Firenze e Pistoia, dove visiteranno il principale aeroporto toscano e lo stabilimento ferroviario Hitachi, un marchio globale che produce treni innovativi ad alta velocità.

Prima della visita, l'onorevole Karima Delli (Verdi/ALE, Francia) ha dichiarato: “nonostante i notevoli ritardi nel suo completamento, la TEN-T fornisce un contributo essenziale al raggiungimento dell'obiettivo politico dell'UE da un punto di vista economico, sociale e ambientale. La possibilità di visitare un nodo strategico della mobilità intermodale, il suo porto e le opere del Terzo Valico, rende la missione di questa delegazione a Genova un'opportunità unica per la nostra commissione di acquisire una conoscenza diretta delle sfide che affrontiamo per avere una mobilità più efficiente e sostenibile. La visita allo stabilimento ferroviario Hitachi e all'aeroporto di Firenze ci fornirà esempi degli investimenti tecnologici necessari per la decarbonizzazione dei trasporti.

L'onorevole Delli sarà affiancata da altri nove eurodeputati: Marian Jean Marinescu (PPE, RO), Massimiliano Salini (PPE, IT), Josianne Cutajar (S&D, MT), José Ramón Bauzá Díaz (Renew, ES), Nicola Danti (Renew, IT), Bergur Løkke Rasmussen (Renew, DK), Marco Campomenosi (ID, IT), Carlo Fidanza (ECR, IT) e Roberts Zile (ECR, LV).

L'UE sta costruendo una rete di trasporto multimodale su tutto il suo territorio (rete transeuropea di trasporto TEN-T) per sostenere l'economia europea, fornire mobilità alle persone e alle merci e garantire la connettività di tutte le regioni, limitando al contempo gli impatti negativi sul clima e sull'ambiente. La visita consentirà agli eurodeputati del settore dei trasporti di verificare sul campo la situazione dei progetti infrastrutturali nelle aree coinvolte e di contribuire al lavoro sull'aggiornamento delle norme TEN-T.

ACEA: il “divario infrastrutturale” limiterà le riduzioni di CO2 derivanti dal trasporto su strada

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – L'Associazione europea dei produttori di automobili (ACEA) accoglie con favore il fatto che i deputati europei e i ministri nazionali abbiano raggiunto un accordo sul regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR), che disciplina l'implementazione in tutta l'UE di stazioni di ricarica e rifornimento per tutti i segmenti di veicoli.

“Già oggi, la mancanza di stazioni di ricarica e rifornimento sta gravemente ostacolando l'adozione da parte del mercato di veicoli a emissioni zero”, ha dichiarato il direttore generale di ACEA, Sigrid de Vries. “L'AFIR ha quindi un ruolo cruciale da svolgere nel passaggio al trasporto a emissioni zero”. L'ACEA prende atto che i legislatori hanno adeguato le rispettive posizioni per raggiungere un accordo sull'AFIR. Il risultato, tuttavia, rimane ben al di sotto di quanto sarebbe necessario per raggiungere i livelli di ambizione fissati per i costruttori di veicoli in termini di obiettivi di CO2. “Un

significativo ‘divario infrastrutturale’ continuerà a limitare le riduzioni di CO2 e la transizione del nostro settore verso la neutralità climatica”, ha ammonito de Vries.

Una serie di deroghe per gli Stati membri limiterà anche la copertura della rete infrastrutturale in tutta l’UE.

Per quanto riguarda i veicoli pesanti, per rispettare i livelli di riduzione delle emissioni di CO2 recentemente proposti (-45% entro il 2030), circa 400.000 autocarri elettrici a batteria e alimentati a idrogeno (principalmente a lungo raggio) dovrebbero circolare nell’UE strade entro la fine del decennio. Inoltre, più di un terzo di tutti i nuovi camion venduti dovrebbe essere a emissioni zero (quasi 100.000 camion) ogni anno a partire dal 2030. Questi veicoli richiederebbero più di 50.000 caricatori adatti per veicoli pesanti, compresi circa 35.000 caricatori megawatt, nonché almeno 700 stazioni di rifornimento di idrogeno. Con lo stato attuale delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, anche gli attuali obiettivi di CO2 (-30% entro il 2030) sono fuori portata.

L’accordo AFIR non è all’altezza del livello di ambizione richiesto, sia per quanto riguarda i necessari output di potenza che i tempi di implementazione. La revisione a breve termine per i veicoli pesanti, ora approvata dai colegislatori, dovrà garantire ulteriori adeguamenti per affrontare i requisiti specifici degli autocarri.

Oltre all’AFIR, gli Stati membri devono garantire urgentemente che i processi di pianificazione e autorizzazione siano accelerati, le reti elettriche siano aggiornate e siano rese disponibili aree adeguate per la ricarica dei camion.

ITALIA

Appalti: il Cdm approva il “Codice Salvini”. Cantieri veloci, più autonomia, meno burocrazia

(FERPRESS) – Roma, 29 MAR – È stato approvato ieri pomeriggio in Cdm il codice degli appalti, rivisto e integrato alla luce delle osservazioni delle commissioni parlamentari, che ha il pregio di procedere nella direzione della semplificazione, sburocratizzazione delle procedure e liberalizzazione. Uno strumento che mette in grado istituzioni e imprese di lavorare con celerità per fornire beni e servizi ai cittadini.

Per fare una gara si risparmieranno dai sei mesi ad un anno, grazie innanzitutto alla digitalizzazione delle procedure (in vigore dal 1° gennaio 2024). Una banca dati degli appalti conterrà le informazioni relative alle imprese, una sorta di carta d’identità digitale, consultabile sempre, senza che sia necessario per chi partecipa alle gare presentare di volta in volta plichi di documentazione, con notevoli risparmi di costi e soprattutto di carta. Una norma apprezzabile anche sotto il profilo ambientale. Soggetti appaltanti, ma anche imprese e cittadini avranno disponibili on line i dati per garantire trasparenza.

Con la liberalizzazione degli appalti sottosoglia e cioè fino a 5,3 milioni di euro le stazioni appaltanti potranno decidere di attivare procedure negoziate o affidamenti diretti, rispettando il principio della rotazione. Per gli appalti fino a 500 mila euro, allo stesso modo, le piccole stazioni appaltanti potranno procedere direttamente senza passare per le stazioni appaltanti qualificate. Taglio dei tempi notevole soprattutto per quei piccoli comuni che debbano procedere a lavori di lieve entità che hanno tanta importanza per la vivibilità dei luoghi e il benessere delle proprie comunità.

Rivive l’appalto integrato: il contratto potrà quindi avere come oggetto la progettazione esecutiva e l’esecuzione dei lavori sulla base di un progetto di fattibilità tecnico-economica approvato. Inoltre, per garantire la conclusione dei lavori, si potrà procedere anche al subappalto cosiddetto a cascata, senza limiti.

Nessuna paura per la “firma”: niente colpa grave per i funzionari e i dirigenti degli enti pubblici se avranno agito sulla base della giurisprudenza o dei pareri dell’autorità.

Tutele simili per la delicata questione dell’illecito professionale. Nella riformulazione del codice si è proceduto ad una razionalizzazione e semplificazione delle cause di esclusione, anche attraverso una maggiore tipizzazione delle fattispecie. In particolare, per alcuni tipi di reato, l’illecito professionale può essere fatto valere solo a seguito di condanna definitiva, condanna di primo grado o in presenza di misure cautelari.

Una importante innovazione riguarda poi l’introduzione della figura del dissenso costruttivo per superare gli stop degli appalti quando è coinvolta una pluralità di soggetti. In sede di conferenza di servizi l’ente che esprime il proprio no, non solo dovrà motivare, ma soprattutto fornire una soluzione alternativa. Anche la valutazione dell’interesse archeologico, il cui iter, spesso lungo e articolato, rischia di frenare gli appalti, dovrà essere svolta contestualmente alle procedure di approvazione del progetto, in modo da non incidere sul cronoprogramma dell’opera.

Infine, ma non ultima, la salvaguardia del “made in Italy”: tra i criteri di valutazione dell’offerta è previsto come premiale il valore percentuale dei prodotti originari italiani o dei paesi UE, rispetto al totale. Una tutela per le forniture italiane ed europee dalla concorrenza sleale di Paesi terzi. Le stazioni appaltanti possono indicare anche i criteri di approvvigionamento dei materiali per rispondere ai più elevati standard di qualità. Tra i criteri premiali la valorizzazione delle imprese, che abbiano sede nel territorio interessato dall’opera.

Anac: i dubbi dell’Anticorruzione sul nuovo codice degli appalti

(FERPRESS) – Roma, 29 MAR – Il Consiglio dei ministri del 29 marzo 2023, su proposta del presidente del Consiglio Giorgia Meloni e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, ha approvato con modifiche, in esame definitivo, il decreto legislativo recante il Codice dei contratti pubblici, in attuazione dell’articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78.

Nell’ambito dell’attuazione del Pnrr, la riforma del codice degli appalti rappresenta una delle scadenze di rilevanza europea del primo trimestre 2023, ossia una scadenza vincolante per la ricezione dei fondi da parte dell’Europa.

“Bene l’impulso alla digitalizzazione degli appalti del nuovo Codice. Attenzione, però, a spostare l’attenzione solo sul ‘fare in fretta’, che non può mai perdere di vista il ‘fare bene’. Semplificazione e rapidità sono valori importanti, ma non possono andare a discapito di principi altrettanto importanti come trasparenza, controllabilità e libera concorrenza, che nel nuovo Codice non hanno trovato tutta l’attenzione necessaria, specie in una fase del Paese in cui stanno affluendo ingenti risorse europee”, dichiara Giuseppe Busia, Presidente di Anac.

Il Presidente Busia sottolinea anche gli aspetti positivi del nuovo Codice degli appalti. “Con la gestione interamente digitale degli appalti, prevista dal Codice e impegno di Anac da tempo, sarà garantita l’estensione del digitale a tutto il ciclo di vita del contratto, a partire dalla programmazione, alla richiesta del codice identificativo di gara, fino all’esecuzione e conclusione del contratto, e all’ultima fattura. Questo porta a piena maturazione quanto Anac ha già fatto con la Banca dati nazionale dei contratti pubblici: tutte le informazioni e le attività riguardanti l’appalto dovranno passare attraverso piattaforme telematiche interoperabili e confluiscono sul portale dell’Autorità, con l’acquisizione diretta dei dati”.

Restano però i dubbi, per il Presidente Busia, “per la riduzione della trasparenza e della pubblicità delle procedure, principi posti a garanzia di una migliore partecipazione delle imprese, e a tutela dei diritti di tutti i soggetti coinvolti”.

“Soglie troppo elevate – afferma Busia – per gli affidamenti diretti e le procedure negoziate rendono meno contendibili e meno controllabili gli appalti di minori dimensioni, che sono – va notato – quelli numericamente più significativi. Tutto questo col rischio di ridurre concorrenza e trasparenza nei contratti pubblici”.

Cipess: Torino-Lione, AV/AC Verona-Padova, Roma Metro C al centro della riunione

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR – Nella seduta del 29 marzo, il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), presieduto dal Vicepresidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale Antonio TAJANI, con la presenza del Segretario del CIPESS, Sottosegretario Alessandro MORELLI, ha approvato una serie di provvedimenti in materia di infrastrutture e ricostruzione post sisma. Di seguito le principali deliberazioni adottate.

Infrastrutture

Il Comitato ha autorizzato, relativamente alla linea ferroviaria AV/AC Verona-Vicenza-Padova, il nuovo limite di spesa del secondo lotto funzionale dell’attraversamento di Vicenza, di 2.180 milioni di euro, congruito da Italferr S.p.a. a prezzi 2023, autorizzando l’avvio dei lavori del primo lotto costruttivo e assumendo, ai sensi della legge n. 191/2009, articolo 2, commi 232 e 233, “l’impegno programmatico a finanziare l’intera opera”, quando saranno disponibili le necessarie coperture finanziarie;

Il Comitato ha autorizzato, l’avvio della realizzazione e l’assegnazione delle relative risorse disponibili per il lotto costruttivo n. 3 “Tunnel di base (completamento)” dell’intervento Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera», dal costo di competenza italiana pari a 1.274,32 milioni di euro;

Il Comitato ha espresso parere favorevole, visto il parere NARS n. 1 del 2023, in ordine alla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) e relativo schema di terzo atto aggiuntivo relativamente alla concessionaria Società Pedemontana Lombarda S.p.A., per il periodo regolatorio 2020-2024;

Il Comitato ha approvato la variazione del soggetto aggiudicatore degli interventi connessi alla realizzazione del “Deposito e restauro reperti archeologici”, quale opera compensativa nell’ambito del più ampio progetto “Linea C della metropolitana di Roma – tratta T3”. L’attuale soggetto aggiudicatore, individuato in Roma Metropolitane, viene sostituito dalla Soprintendenza speciale archeologia, belle arti e paesaggio di Roma e dalla Soprintendenza capitolina ai beni culturali.



Ricostruzione post-sisma 2009 nella regione Abruzzo. Edilizia scolastica
Il Comitato ha approvato un Addendum al secondo “Piano annuale degli interventi di ricostruzione degli edifici scolastici della città di L’Aquila e delle aree colpite dal SISMA del 6 aprile 2009” di cui alla delibera CIPE n. 72 del 26 novembre 2020. L’Addendum, predisposto dal Ministero dell’Istruzione e del Merito e proposto al CIPESS dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare, consta di 12 interventi di edilizia scolastica, aventi un valore complessivo pari a circa 50 milioni di euro.
Il Comitato ha infine udito l’informativa del Ministro della Salute concernente l’approvazione del finanziamento per la realizzazione della nuova sede dell’IZSAM (Istituto Zooprofilattico sperimentale di Teramo Polo Tecnico)

Corte dei Conti Ue: il cammino dell’UE verso riduzione trasporto merci su strada è ancora lungo

(FERPRESS) – Roma, 28 MAR – Il trasporto intermodale delle merci consiste nel trasportare merci in un’unica unità di carico (come un container) combinando più modi di trasporto: stradale, ferroviario, per vie navigabili o aereo. Può, potenzialmente, ottimizzare i punti di forza intrinseci di ciascun modo in termini di flessibilità, velocità, costi e prestazioni ambientali.
Per il periodo 2014-2020, il totale dei finanziamenti dell’UE a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo di coesione (FC) e del meccanismo per collegare l’Europa (MCE) impegnati per progetti a sostegno dell’intermodalità è stato di circa 1,1 miliardi di euro.

La Corte dei Conti Ue ha deciso di effettuare il presente audit per informare i responsabili delle politiche e i portatori di interessi sull'efficacia del sostegno normativo e finanziario dell'UE al trasporto intermodale delle merci dal 2014. A tal fine, la Corte ha valutato se i valori-obiettivo dell'UE relativi all'intermodalità, nell'ambito della più ampia strategia dell'UE per rendere più ecologico il trasporto merci, fossero ben concepiti e monitorati. La Corte ha altresì valutato se il quadro giuridico dell'UE sostenesse adeguatamente il trasporto merci intermodale e se la rete infrastrutturale dell'UE fosse adatta alle esigenze dell'intermodalità. La Corte ha effettuato l'audit in sette Stati membri ed esaminato un campione di 16 progetti che avevano ricevuto finanziamenti dall'UE fino al 2020.

Nel complesso, la Corte ha concluso che il sostegno normativo e finanziario dell'UE al trasporto merci intermodale non è stato sufficientemente efficace, poiché non esistono ancora condizioni di parità per il trasporto intermodale delle merci nell'UE, a causa di ostacoli normativi e infrastrutturali. Ciò significa che il trasporto intermodale delle merci non può ancora competere alla pari con il trasporto su strada. La Corte ha riscontrato che la Commissione non disponeva di una strategia dell'UE dedicata all'intermodalità. L'intermodalità faceva invece parte di strategie più ampie per rendere più ecologico il trasporto merci e il trasferimento modale.

La Commissione non ha fissato valori-obiettivo quantitativi per la quota di trasporto merci intermodale e ha stabilito valori-obiettivo irrealistici per il 2030 e il 2050 relativi all'aumento dell'uso della ferrovia e delle vie navigabili interne per il trasporto di merci. Tali valori-obiettivo non erano basati su solide simulazioni del volume di trasferimento modale conseguibile. La Corte ha altresì riscontrato

che

alcuni

Stati membri avevano fissato il proprio valore-obiettivo relativo all'aumento del trasporto ferroviario di merci senza tuttavia allinearli a quello dell'UE e a un livello ancora più ambizioso. Il monitoraggio della Commissione sul conseguimento dei valori-obiettivo dell'UE è stato notevolmente ostacolato dall'assenza di dati forniti dagli Stati membri.

La regolamentazione dei mercati è un fattore chiave per sostenere le scelte politiche. Tuttavia, le disposizioni della direttiva sul trasporto combinato (l'unico atto legislativo dell'UE specifico per il trasporto intermodale) sono obsolete. La Commissione ha fatto diversi tentativi di revisione della direttiva, ma non è riuscita a ottenere il consenso degli Stati membri. Esistono inoltre disposizioni normative dell'UE, in particolare quelle che regolano il trasporto su strada, che sono parzialmente in contrasto con l'obiettivo di rendere attraente l'intermodalità.

La Commissione ha adottato di recente misure per semplificare le norme sugli aiuti di Stato per i regimi finalizzati al trasferimento modale dal trasporto su strada a quello ferroviario, alle vie navigabili interne o al trasporto multimodale.

La Corte ha riscontrato che uno dei fattori che dissuadono gli operatori logistici dallo scegliere l'intermodalità è la mancanza di informazioni facilmente accessibili sui terminali intermodali e sulle capacità della rete in tempo reale. Inoltre, anche se un'infrastruttura adeguata è un altro fattore chiave per consentire il trasporto intermodale, la Commissione non ha una visione d'insieme dei terminali

attuali

e

di

quelli che devono ancora essere costruiti o ammodernati per soddisfare le esigenze del settore. La proposta di revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) presentata dalla Commissione nel 2021 può migliorare la situazione: gli Stati membri dovranno valutare il fabbisogno di infrastrutture terminali e la Commissione potrà adottare atti di esecuzione per fissare scadenze e condizioni per la realizzazione di tratte della rete. Infine, i ritardi degli Stati membri nel rendere le infrastrutture lineari (come i binari ferroviari o le vie navigabili interne) conformi ai requisiti tecnici della rete TEN-T ostacolano la competitività del trasporto intermodale.

L'attuazione dei progetti di intermodalità finanziati dall'UE è stata ritardata in diversi casi del campione analizzato dalla Corte. In particolare, una caratteristica specifica riscontrata in alcuni

progetti intermodali, ossia un complesso assetto della proprietà dei terminali, ha contribuito a ritardarne l'attuazione. Inoltre, i finanziamenti dell'UE erogati ai progetti di infrastrutture intermodali attraverso il meccanismo per collegare l'Europa, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione nel periodo 2014-2020 non sono stati collegati al raggiungimento di risultati specifici in termini di trasferimento modale. Infine, la Corte ha riscontrato che il monitoraggio di tali progetti si è concentrato sulle realizzazioni piuttosto che sui risultati e sugli impatti.

VIII La Corte raccomanda alla Commissione di:

- 1) fissare valori-obiettivo relativi alla quota modale lungo i corridoi della rete centrale e riferire in merito;
- 2) elaborare modifiche normative per migliorare la competitività del trasporto intermodale;
- 3) gettare le basi per una valutazione coordinata da parte degli Stati membri delle esigenze dei terminali intermodali;
- 4) valutare il potenziale di trasferimento modale nelle analisi costi-benefici dei progetti finanziati dall'UE

[Il rapporto](#)

PNRR: approvata strategia antifrode del MIT. Tolleranza zero per garantire sicurezza investimenti

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR – Prevenire, individuare e perseguire efficacemente ogni condotta fraudolenta, tra cui la frode e l'evasione fiscale, la corruzione, il doppio finanziamento e il conflitto di interessi nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Sono questi gli obiettivi della Strategia generale antifrode approvata oggi dall'Unità di Missione per il PNRR del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), onde tutelare i principi di integrità, obiettività ed onestà nell'implementazione del Piano, garantendo, con una politica di tolleranza zero, elevati standard giuridici, etici e morali nella gestione e nell'attuazione di tutti gli interventi previsti dallo stesso.

La strategia, formulata sulla base delle indicazioni provenienti da tutti gli attori qualificati (tra cui MEF-RGS e ANAC) individua tutti gli elementi e le informazioni relative al sistema antifrode messo in campo, a livello nazionale, dal MIT, con lo scopo ultimo di impostare azioni idonee a combattere qualsiasi forma di irregolarità e aumentare la sicurezza del PNRR.

Tra le misure individuate dalla strategia, trovano ampio spazio la realizzazione di attività di formazione e sensibilizzazione, atte a diffondere una "cultura etica" di lotta alle frodi all'interno della Pubblica Amministrazione, l'adozione di politiche di etica e integrità, tra cui il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, e attività di monitoraggio periodico del rischio di frode. A tal fine, viene costituito presso il MIT uno speciale Gruppo operativo antifrode, deputato all'individuazione e allo studio di azioni correttive dei comportamenti irregolari, facendo uso di tutti gli strumenti possibili, tra cui la Rete dei referenti antifrode del PNRR e le convenzioni siglate con la Guardia di Finanza.

[Decreto di adozione strategia antifrode PNRR – MIT 29 marzo 2023.pdf](#)

ANSFISA: la sicurezza di gallerie su strade e ferrovie nel confronto istituzionale

(FERPRESS) – Venerdì, 31 MAR – Analisi, supervisione, ma anche collaborazione con gestori e operatori ed elaborazione normativa sono alla base dell'attività di ANSFISA in tema di gallerie. L'Agenzia è intervenuta al workshop "Incidenti in galleria: la risposta dello Stato" con l'obiettivo di mettere a fattor comune l'esperienza sulla safety, approfondendo il dialogo con le altre amministrazioni impegnate sul campo in questo settore.

Dall'analisi condotta dalla Commissione Permanente Gallerie, presentata Emanuele Renzi, in qualità di presidente dell'organismo che dal 1° gennaio 2022 opera nell'ambito di ANSFISA, risulta che i comportamenti umani e la cattiva manutenzione dei veicoli sono le cause alla base della maggior parte degli incidenti in galleria. Stando alle comunicazioni inviate dai gestori all'ente amministrativo che sovrintende 465 gallerie presenti sulla rete TERN in Italia e che effettua un'analisi degli incidenti anche con finalità ispettive, il 72% delle problematiche interessa veicoli leggeri, mentre i veicoli pesanti sono coinvolti per il 23%. In circa il 20% degli incidenti si sviluppa un incendio. Tra le misure individuate alla Commissione per prevenire questo tipo di eventi anche le campagne di informazione e formazione (con riferimento ai comportamenti da tenere in caso di eventi critici), l'intensificazione dei controlli sui veicoli e sui conducenti e il miglioramento delle condizioni di guida per gli utenti stradali (durata prolungata e lunga percorrenza).

Una appropriata valutazione e gestione del rischio, con l'attuazione di interventi di prevenzione ma anche illuminazione, uscite di emergenza e comunicazione con le squadre di soccorso, sono tra i punti di miglioramento individuati dalla Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie, guidata da Pier Luigi Giovanni Navone. La rete ferroviaria italiana conta oltre 1.700 tunnel. Nonostante le conseguenze di un inconveniente in galleria possano essere potenzialmente rilevanti, il numero di eventi registrati nelle gallerie ferroviarie è circa 12 volte inferiore a quello registrato nella restante rete. Tra il 2017 e il 2022 gli incidenti significativi sono stati inferiori al 3% di quelli totali, di cui il 60% dovuto a contesti manutentivi e il 40% ad indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria. Infine, è stato anche presentato il lavoro che la Direzione sta facendo per l'aggiornamento del Decreto ministeriale sulla sicurezza gallerie ferroviarie. Si tratta di un lavoro in collaborazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Corpo dei Vigili del Fuoco, con l'obiettivo di recepire le novità normative e dare al settore un testo di riferimento in linea con la normativa nazionale e comunitaria.

Green Deal europeo: nuovo regolamento per realizzare infrastrutture per combustibili alternativi

(FERPRESS) – Roma, 28 MAR – La Commissione Ue accoglie con favore l'accordo politico raggiunto tra il Parlamento europeo e il Consiglio per aumentare il numero di stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico, in particolare lungo i principali corridoi e hub di trasporto dell'Unione europea.

Si tratta di un accordo storico che consentirà la transizione verso il trasporto a emissioni zero e contribuirà al nostro obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030. Il nuovo regolamento per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR) fissa obiettivi obbligatori per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno per il settore stradale, per la fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e per vie navigabili interne e per la fornitura di elettricità agli aeromobili stazionari. Rendendo disponibile un minimo di infrastrutture di ricarica e rifornimento in tutta l'UE, il regolamento porrà fine alle preoccupazioni dei consumatori sulla difficoltà di ricaricare o rifornire un veicolo. AFIR apre anche la strada a un'esperienza di ricarica e rifornimento di facile utilizzo, con piena trasparenza dei prezzi, opzioni di pagamento minimo comuni e informazioni coerenti per i clienti in tutta l'UE.

Infrastrutture per il trasporto stradale, marittimo e aereo

Le nuove norme AFIR garantiranno un'infrastruttura per i carburanti alternativi sufficiente e di facile utilizzo per il trasporto stradale, marittimo e aereo. Ciò consentirà l'utilizzo di veicoli stradali a emissioni zero, in particolare veicoli leggeri e pesanti elettrici e a idrogeno, nonché la fornitura di energia elettrica alle navi ormeggiate e agli aeromobili fermi. Nello specifico, nel 2025 o nel 2030 dovranno essere raggiunti i seguenti principali obiettivi di implementazione:

- 1) L'infrastruttura di ricarica per auto e furgoni deve crescere allo stesso ritmo della diffusione dei veicoli. A tal fine, per ogni auto elettrica a batteria immatricolata in un determinato Stato membro, deve essere fornita una potenza di 1,3 kW da un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico. Inoltre, ogni 60 km lungo la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), dal 2025 in poi dovranno essere installate stazioni di ricarica rapida di almeno 150 kW.
- 2) Le stazioni di ricarica dedicate ai veicoli pesanti con una potenza minima di 350 kW devono essere installate ogni 60 km lungo la rete centrale TEN-T e ogni 100 km sulla più ampia rete globale TEN-T dal 2025 in poi, con copertura di rete da raggiungere entro il 2030. Inoltre, le stazioni di ricarica devono essere installate in aree di parcheggio sicure e protette per la ricarica notturna e nei nodi urbani per i veicoli di consegna.
- 3) A partire dal 2030, in tutti i nodi urbani e ogni 200 km lungo la rete centrale TEN-T, devono essere installate infrastrutture di rifornimento di idrogeno in grado di servire sia auto che camion, garantendo una rete sufficientemente densa da consentire ai veicoli a idrogeno di circolare in tutta l'UE.
- 4) I porti marittimi che vedono almeno 50 scali portuali di grandi navi passeggeri, o 100 scali portuali di navi portacontainer, devono fornire elettricità da terra a tali navi entro il 2030. Ciò non solo contribuirà a ridurre l'impronta di carbonio del trasporto marittimo, ma anche ridurre significativamente l'inquinamento atmosferico locale nelle aree portuali.
- 5) Gli aeroporti devono fornire elettricità agli aeromobili stazionari in tutte le piazzole di contatto (cancelli) entro il 2025 e in tutte le piazzole remote (posizioni esterne) entro il 2030.
- 6) Gli operatori delle stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno devono garantire la piena trasparenza dei prezzi, offrire un metodo di pagamento comune ad hoc come carta di debito o di credito e rendere disponibili i dati rilevanti, come quelli sul posto, attraverso mezzi elettronici, garantendo così al cliente è pienamente informato.

Prossimi passi

L'accordo politico raggiunto questa settimana deve ora essere adottato formalmente. Una volta completato questo processo da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, le nuove norme saranno pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entreranno in vigore dopo un periodo transitorio di 6 mesi.

Stazioni di rifornimento a idrogeno: graduatoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dei 36 progetti ammessi al finanziamento pubblico

Info da Confindustria- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato la graduatoria dei 36 progetti ammessi al finanziamento pubblico - Investimento 3.3 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale", missione 2 componente 2 (M2C2) del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - per la realizzazione di stazioni di rifornimento a idrogeno,

La prima tranche del contributo è pari a 103,5 milioni di euro, per l'attuazione della misura nel periodo 2021-2026, come stabilito nel DM del 30 giugno 2022, n. 199. Sulla base della classifica, entro il secondo trimestre 2026, è stabilita la messa in esercizio delle stazioni di rifornimento a base di idrogeno, in linea con la Direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Il 77% di tale cifra (79 milioni ca) riguarda le regioni Veneto, Trentino- Alto Adige, Lombardia e Piemonte.

In totale, il PNRR ha previsto 230 milioni di euro per sviluppare tale rete, al fine di consentire all'idrogeno di contribuire in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del sistema italiano. Investire nell'infrastruttura rappresenta, difatti, la condizione strategica

abilitante al successivo sviluppo della mobilità ad idrogeno e di tutta la relativa supply chain, in sinergia con i progetti di Hydrogen Valleys.

Le stazioni di rifornimento a idrogeno diventeranno 38 nazionale al 2026. Alle 36 previste, si aggiungono, infatti, le 2 già presenti nella provincia di Bolzano e Mestre.

La scelta del posizionamento delle stazioni di rifornimento riguarda in modo particolare le zone strategiche per i trasporti stradali pesanti, come l'asse stradale del Brennero, del corridoio est-ovest da Torino a Trieste e dei corridoi europei TEN-T (le reti di trasporto trans-europee).

ITA Airways: il CDA approva il Progetto di Bilancio 2022

(FERPRESS) – Roma, 29 MAR – ITA Airways comunica che il Consiglio di Amministrazione ("CDA") nella seduta di oggi 28 marzo 2023 ha approvato il Progetto di Bilancio per l'esercizio 2022 i cui principali risultati sono di seguito rappresentati:

Ricavi: 1.576 milioni di euro

EBITDA: -338 milioni di euro

Cassa: 418 milioni di euro

Patrimonio Netto: 524 milioni di euro

ITA Airways ha operato nell'anno circa 97.000 voli di linea e trasportato circa 10,1 milioni di passeggeri (1,3 milioni nel 2021), riuscendo ad intercettare la ripresa del traffico aereo che si è manifestata a partire dal secondo semestre aumentando la propria quota di mercato.

Nel complesso, i ricavi totali della società nel 2022 sono pari a 1.576 milioni di euro (90mln/€ nel 2021, anno di nascita della Società in cui ha operato solamente a partire dal 15 ottobre) di cui 1.272 milioni di euro derivanti dal business del traffico passeggeri.

La Società ha raggiunto il 99% di regolarità delle operazioni e l'81% di puntualità, raggiungendo risultati importanti nonostante le criticità provocate da un settore aeroportuale in affanno a livello internazionale.

Il 2022 ha fatto registrare un net promoter score annuale pari a 26.2, al di sopra dei valori fatti registrare nell'industry nello stesso intervallo temporale.

Il risultato dell'esercizio risulta coerente con la fase di "start -up" della società in un contesto di mercato ancora debole nei primi mesi dell'esercizio per effetto del perdurare della pandemia Covid. Inoltre, i risultati dell'esercizio 2022 sono stati significativamente impattati dall'aggravio del costo del carburante successivo allo scoppio del conflitto russo-ucraino, unitamente al rilevante deterioramento del tasso di cambio eur/usd, i cui impatti sono stati solo parzialmente tradotti in aumento dei ricavi e mitigati da un'attenta ed oculata gestione operativa, nonché da un'estrema attenzione al controllo dei costi. Al netto dei suddetti fattori esogeni, la performance operativa della società è risultata migliorativa rispetto alle previsioni del piano industriale e del budget aziendale.

Al 31 dicembre 2022, la Società registra una perdita netta di circa 486 milioni di euro, su cui l'effetto del deterioramento dello scenario macroeconomico ha inciso per oltre 280 milioni di euro.

Le attese della Società per l'esercizio 2023 sono di un'ulteriore consistente crescita del volume dei ricavi trainati dall'espansione del network delle destinazioni servite garantita dall'incremento della flotta, da cui consegue un significativo miglioramento del risultato operativo atteso.

I risultati dell'anno sono la conseguenza del notevole impegno profuso dalle risorse della Società che hanno contribuito in maniera decisiva nella fase di start up e di consolidamento delle attività operative della Società in un contesto di mercato ancora complesso.

Giorgetti incontra Lufthansa e Ita. Ulteriore progresso verso partnership tra i due vettori

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Il ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti ha incontrato ieri al Mef il Ceo di Lufthansa Carsten Spohr e il presidente Ita Airways Antonino Turicchi.

Nel corso del positivo colloquio è stato illustrato il piano industriale condiviso che determinerà in termini di flotta, network e obiettivi strategici lo sviluppo di Ita Airways.

Con l'incontro di ieri, nel solco del Dpcm, si compie un ulteriore progresso nella direzione della partnership industriale tra i due vettori.

PNRR: Ministero dell'Interno e BEI lanciano fondo per i Piani Urbani Integrati da 272 mln

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Rafforzare i Piani Urbani Integrati delle 14 Città Metropolitane, sostenendo progetti dei privati volti a valorizzare la rigenerazione urbana sostenibile e la rivitalizzazione economica. Questo è l'obiettivo principale del Fondo tematico da 272 milioni lanciato dal Ministero dell'Interno e dalla Banca europea per gli investimenti (BEI).

La BEI convoglierà le risorse, provenienti dal PNRR e disponibili grazie ad un accordo fra la BEI ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), attraverso gli intermediari finanziari Equiter, in collaborazione con il Gruppo Intesa Sanpaolo, e Banca Finint, in collaborazione con Finint Investments SGR e con Sinloc S.p.A., selezionati a seguito di un avviso pubblico di invito a manifestare interesse. Equiter, con il Gruppo Intesa Sanpaolo, gestirà risorse fino a 163,2 milioni di euro, mentre Banca Finint, con Sinloc S.p.A., avrà a disposizione un importo fino a 108,8 milioni di euro.

Il Fondo tematico per i Piani Integrati Urbani contribuirà ad attrarre investimenti privati e a combinarli con le risorse del PNRR, con l'obiettivo di finanziare progetti volti a promuovere, la rigenerazione urbana sostenibile, l'inclusione sociale, l'efficienza energetica e l'innovazione digitale. Nel dettaglio, gli interventi previsti contribuiranno al rinnovamento, valorizzazione e riconversione di aree o edifici dismessi, con l'obiettivo, tra l'altro, di migliorarne l'efficienza energetica. Inoltre, sono anche previsti investimenti volti a promuovere la mobilità sostenibile e digitale, nonché la riqualificazione di spazi urbani e la loro sicurezza, con importanti ricadute per lo sviluppo del tessuto economico e imprenditoriale del Paese.

Le risorse, di cui il 40% dedicate al Mezzogiorno, verranno distribuite dagli intermediari finanziari sotto forma di prestiti, prodotti equity e/o quasi-equity, sulla base di una valutazione dei progetti, e potranno sostenere le esigenze di capitale circolante e costi di investimento delle imprese.

“La BEI, la banca dell'Unione Europea, con questo Fondo tematico sostiene nell'ambito del PNRR investimenti a lungo termine volti a promuovere la rigenerazione urbana sostenibile, funzionale ed inclusiva.” ha commentato Gelsomina Vigliotti, Vicepresidente BEI.

“Una iniziativa con risorse pubbliche e private con l'obiettivo di sostenere ulteriori progetti di riqualificazione urbana nelle Città metropolitane, per migliorare la convivenza, l'inclusione e la qualità della vita dei residenti,” ha dichiarato il Prefetto Claudio Sgaraglia, Capo del Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali del Ministero dell'Interno

“Siamo molto soddisfatti di essere stati selezionati dalla BEI in qualità di advisor del Fondo Piani Urbani Integrati, attività che svolgeremo insieme al nostro partner Intesa Sanpaolo”, ha dichiarato Carla Patrizia Ferrari, A.D. di Equiter, “Tali risorse rappresentano per le Città Metropolitane un'opportunità strategica per la rigenerazione urbana e per lo sviluppo di progetti coerenti con le tematiche di sostenibilità ambientale e coesione sociale, nel rispetto dei requisiti dettati dall'Unione Europea.”

Fabio Innocenzi, Amministratore Delegato del Gruppo Banca Finint, ha commentato “Banca Finint e Finint SGR, forti dell'esperienza e della collaborazione di Sinloc SpA, saranno promotori attivi del progetto per realizzare le finalità del fondo tematico dei piani urbani integrati. Si tratta di obiettivi prioritari per il nostro Gruppo in quanto la rigenerazione urbana, l'eco-sostenibilità e l'inclusione sociale contribuiscono alla rivitalizzazione dell'economia dei territori combattendone una vulnerabilità aggravata dall'emergenza della pandemia da COVID-19.”

PNRR: Gli investimenti alla prova dei territori. Studio ICom-Nomos-OpenGate su digitale, sostenibilità, salute

(FERPRESS) – Bolzano, 28 MAR – Per la messa a terra degli investimenti del Pnrr un ruolo fondamentale è giocato dalle regioni e dagli enti locali. I-Com (Istituto per la Competitività), Nomos e Open Gate Italia hanno realizzato uno studio sugli investimenti del PNRR nel digitale, nella sostenibilità e nella salute, con focus sulle regioni del Centro Italia.

La ricerca è stata realizzata nell'ambito del lancio di Next Reg, nuova iniziativa di monitoraggio e dialogo tra imprese, società civile e istituzioni sull'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori. Lo studio è stato presentato nel corso del convegno "Il PNRR alla prova dei territori. Gli scenari di investimento in digitale, sostenibilità e salute", con una lunga serie di partecipanti e interventi introduttivi di Irene Tinagli (presidente Commissione per i problemi economici e monetari Parlamento europeo) e di Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera.

Stefano Da Empoli, presidente I-Com; Fabio Franceschetti, vice presidente Nomos; e Andrea Morbelli, partner Open Gate Italia hanno presentato il progetto e lo studio, raccolto in un volume. Il dibattito si è articolato nei 3 panel dedicati rispettivamente a Digitale, Sostenibilità e Salute, con tavole rotonde in cui si sono alternati vari protagonisti ed esperti del settore. Lo studio vuole costituire uno strumento di monitoraggio degli investimenti del PNRR, che – è stato ribadito nel corso del convegno – rappresenta un'occasione unica per i processi di trasformazione del nostro Paese. Paolo Mazzanti, direttore editoriale Askanews, ha ricordato che l'Italia solo negli ultimi anni è riuscita a realizzare un volume di investimenti pari a circa 20 miliardi di euro, in particolare nell'ultimo anno; nei prossimi anni – a partire dagli anni decisivi 2024-2025-2026 – è chiamato invece a realizzare l'impresa di raddoppiare questo volume di investimenti, arrivando a "mettere a terra" risorse investite per circa 45 miliardi ogni anno. I problemi da questo punto di vista – ha sottolineato ancora Mazzanti – sono enormi, soprattutto perché le semplificazioni promesse non sono riuscite finora a rimuovere gli ostacoli posti dalla burocrazia o dalle procedure, mentre risulta praticamente irrisolto il problema maggiore, cioè la complessiva inadeguatezza della macchina amministrativa soprattutto a livello locale, ma anche in quello che è il livello centrale, dato che l'unica vera spending review realizzata nel nostro Paese è stata risparmiare nella spesa del personale, che oggi è composto in maggioranza da persone con elevati livelli di anzianità, e – soprattutto – senza le necessarie competenze tecniche e digitali oggi necessarie nello scenario contemporaneo.

Lo studio analizza quindi i dati sul Digitale, in relazione in particolare agli investimenti nelle regioni del Centro Italia, con risultati abbastanza positivi per quanto riguarda le regioni di Lazio e Toscana, e risultati non in linea con le attese per quanto riguarda Marche e Umbria, mentre l'Abruzzo risulta gravemente penalizzata in fondo alla classifica. Per quanto riguarda i dati su Sostenibilità e Rinnovabili, l'ampia analisi fotografa la produzione regionale di energie alternative, e – in relazione alla tematica dei trasporti – rileva come questi rappresentino l'unico settore di uso finale dell'energia ha accresciuto le proprie emissioni negli ultimi decenni. La regione che presenta, in termini assoluti, le emissioni da trasporti maggiori è il Lazio con 10,6 MCO₂, seguono poi la Toscana (7,6 MCO₂), le Marche (3,4 MCO₂), l'Abruzzo (2,5 MCO₂) e l'Umbria (1,8 MCO₂). Lo studio avverte altresì che – se si normalizzano i dati rispetto alla popolazione residente – la classifica cambia, con la regione Marche che diventa la più inquinante nel Centro del Paese e la quarta in Italia.

Infine, per quanto riguarda la Sanità, la ricerca rileva che – nel periodo 2015-2020 – il Servizio sanitario nazionale ha perso ben 37 istituti di cura pubblici. Tra le regioni del Centro, il Lazio è quella che ha registrato il calo più evidente con la chiusura di 7 istituti di cura (-12%). A seguire l'Abruzzo con 18 strutture totali in meno (-5,6%) e la Toscana (-2,5%). Il numero di posti letto pro-capite nelle regioni del Centro è sceso nelle Marche (-18%), nel Lazio (-11%) e in Toscana (-6%). Per quanto

riguarda il personale sanitario, e in particolare le figure maggiormente coinvolte nell'assistenza territoriale, in tutto il Paese si è registrato un calo dal 2015 al 2021.

Logista: Rapporto sulla distribuzione dei prodotti da fumo e inalazione



marzo 31, 2023

- *Mercato in evoluzione: scendono le sigarette e aumentano e-cig e tabacco riscaldato*
- *Nel 2022 in aumento le entrate erariali: oltre 14,5 miliardi di euro*
- *Dal contrabbando danni all'erario per 272 mln l'anno*
- *La rete distributiva autorizzata presidio per la sicurezza e la legalità*
- *Il piano di Logista per abbattere le emissioni e affrontare la transizione ecologica*

Logista Italia, in partnership con The European House Ambrosetti, ha presentato il 5° Rapporto annuale sulla distribuzione di prodotti da fumo e da inalazione, che fotografa il quadro del settore della logistica e della distribuzione, evidenziandone le caratteristiche e gli aspetti essenziali e analizzando le principali evoluzioni in tema di mercato, sostenibilità e innovazione tecnologica e digitale.

Pilar Colàs Castellote, Amministratore Delegato di Logista Italia, ha portato il saluto introduttivo ai partecipanti, sottolineando i cambiamenti in atto nel mercato del tabacco: "Il settore della distribuzione ha affrontato in questi ultimi anni un processo di profonda trasformazione e

riorganizzazione delle proprie attività, puntando sulla modernizzazione e sul miglioramento dei livelli di servizio per tutti, sia a monte che a valle della catena del valore.”

Alessandro De Biasio, partner di The European House Ambrosetti, ha introdotto i contenuti del Rapporto.

L'EVOLUZIONE DEL MERCATO E I NUOVI PRODOTTI ALTERNATIVI

Il Rapporto, oltre a mettere in risalto il ruolo della distribuzione nella transizione ecologica del Paese, descrive la rivoluzione in atto da qualche anno nell'industria dei prodotti del tabacco, che da tempo ha introdotto prodotti alternativi al tabacco tradizionale. Se il consumo di sigarette è sceso del 12% dal 2019 al 2022, si registra una conversione degli stessi fumatori verso i prodotti di nuova generazione a potenziale rischio ridotto, come il tabacco senza combustione e le sigarette elettroniche.

Se in Italia i fumatori sono pari al 24%, in Europa la percentuale dei fumatori è stimata oltre il 26%, collocando l'Italia al di sotto della media europea.

LA RETE DISTRIBUTIVA GARANTE DI SICUREZZA E LEGALITA'

La rete di distribuzione viene confermata come presidio della legalità, svolgendo un ruolo di garanzia e tutela della salute dei consumatori. Inoltre, attraverso Logista, garantisce entrate erariali per 14,5 miliardi di euro l'anno, in aumento rispetto agli anni precedenti. Il Rapporto evidenzia anche i mancati introiti determinati dal fenomeno del contrabbando e della contraffazione che vale in Italia il 2,2% del mercato legale, con perdite per l'erario pari a 272 milioni di euro l'anno.

LA LOTTA AL CONTRABBANDO E I RISCHI PER I CONSUMATORI

“Gli impatti del contrabbando e dell'illecito sia dal punto di vista economico ed erariale sia in termini sociali sono evidenti. È fondamentale non abbassare la guardia. Le tabaccherie restano il migliore presidio per la sicurezza e la legalità rispetto agli altri canali di vendita, soprattutto le vendite a distanza” sottolinea nel suo intervento Federico Rella, Vice Presidente e Corporate Affairs Director di Logista Italia.

A questo proposito il Rapporto ricorda che la stretta collaborazione tra gli attori della filiera (produttori, distributori, rivenditori), oggi attuata grazie alla piattaforma tecnologica di Logista, garantisce il tracciamento dei prodotti con un livello di assoluta eccellenza non riscontrabile in altri settori. Lo stesso tracciamento, a garanzia della legalità e della sicurezza dei consumatori, potrà essere applicato – evidenzia il Rapporto - anche ad altri prodotti come la Cannabis Light, soggetta a un mercato in rapida crescita, ma oggi sostanzialmente privo di limiti e controlli.

IL PIANO DI LOGISTA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Il Rapporto ha evidenziato il ruolo della distribuzione nella transizione ecologica.

Logista ha deciso di mettere al centro della sua vision aziendale progetti che abbiano impatti ambientali positivi a lungo termine.

Per 6 anni Logista è stata inclusa nella "A" List per la lotta al cambiamento climatico realizzata da CDP (Carbon Disclosure Project): anche quest'anno CDP ha riconosciuto a Logista il ruolo di Supplier Engagement Leader. Inoltre, Logista fa parte dell'indice FTSE4Good composto da società che dimostrano solide pratiche ambientali, sociali e di corporate governance.

Nella stessa direzione Logista ha avviato il dialogo con il Ministero dell'Ambiente per la raccolta e smaltimento dei dispositivi elettronici migliorando la sostenibilità del processo dell'intero ciclo di vita dei prodotti.

A conclusione del dibattito, Rella ha affermato: "Logista ha programmato la piena implementazione in 5 anni di soluzioni sostenibili nel trasporto, usando per il 20-25% mezzi elettrici e per il 75-80% veicoli a biofuel. In tutta Europa, Logista punta a ridurre le emissioni della sua attività del 30% entro il 2030 per arrivare a -54% entro il 2050."

LA TAVOLA ROTONDA

I temi affrontati dal Rapporto sono stati discussi nella tavola rotonda, moderata da Rosalba Reggio Responsabile Web TV Il Sole 24 Ore, a cui hanno partecipato Mario Antonelli, Presidente della Federazione Italiana Tabaccai, il sen. Massimo Garavaglia, Presidente Commissione Finanze e Tesoro del Senato, l'on. Nicola Ottaviani, membro Commissione Bilancio, Tesoro e Programmazione della Camera, la sen. Vincenza Rando, membro Commissione Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica del Senato, l'on. Giancarlo Righini, Assessore all'Agricoltura e Bilancio Regione Lazio, l'on. Francesco Silvestri, Capogruppo M5S della Camera, l'on. Andrea Tremaglia, membro Commissione Bilancio, Tesoro e Programmazione della Camera. L'on. Maurizio Leo, Viceministro dell'Economia e delle Finanze, ha tenuto l'intervento istituzionale di chiusura.

Logista: leader nella digitalizzazione e transizione ecologica nella distribuzione

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR – "La distribuzione dei prodotti vale 165 miliardi di euro e occupa un milione di persone. Logista nel 2022 ha garantito all'erario entrate per oltre 14,5 miliardi di euro, ma è stata soprattutto un presidio di legalità e di buona organizzazione". È quanto hanno sottolineato Pilar Colas Castellote, amministratore delegato di Logista Italia, e Alessandro De Blasio, partner di The European House Ambosetti, alla presentazione del Rapporto annuale sulla Distribuzione dei prodotti da fumo e da inalazione.

Il Rapporto fotografa il contributo che l'organizzazione di Logista danno allo sviluppo di una logistica sostenibile e dell'innovazione del settore attraverso la digitalizzazione completa dell'intero processo distributivo. Logista detiene 92 piattaforme logistiche in Italia e migliaia di punti distributivi di ultimo miglio che riescono a servire non solo le 51.551 tabaccherie esistenti in Italia, ma anche il controllo praticamente anche dell'ultimo pacchetto acquistato dai circa 15 milioni di clienti ogni giorno. Un sistema così efficiente è anche un essenziale presidio di legalità: il fenomeno del contrabbando (che in Italia si stima corrisponda a circa il 2,2% del mercato legale, ma fortunatamente in

diminuzione) determina non solo una perdita di incassi per l'Erario pari a 272 milioni di euro l'anno, ma rappresenta anche un danno per il consumatore per la mancata sicurezza sulla qualità del prodotto, oltre al danno creato per il contributo all'economia criminale.

Logista è il principale operatore di distribuzione integrata di punti vendita dell'Europa, presente in Spagna, Portogallo, Francia e Italia. Con più di 100 depositi rifornisce 60mila punti vendita in Italia, avendo costruito dal 2004 una delle più grandi reti logistiche e commerciali di prossimità in Italia.

Primo Airbus A330neo con livrea azzurra di ITA Airways

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Il primo Airbus A330-900 di ITA Airways con nuova livrea azzurra è uscito oggi dall'hangar della Final Assembly Line di Airbus a Tolosa.

Porta il nome di Gelindo Bordin, campione olimpico a Seul 1988 e primo italiano a vincere l'oro nella maratona a cinque cerchi.



L'introduzione dell'Airbus A330neo nella flotta di ITA Airways rappresenta un ulteriore passo importante verso la sostenibilità. Più leggero, più silenzioso e più efficiente, vanta consumi di carburante ed emissioni di CO2 per posto offerto inferiori del 25% rispetto agli aerei di precedente generazione.

L'A330neo entrerà in flotta in estate, per servire le rotte di lungo raggio e i nuovi collegamenti intercontinentali di ITA Airways.

Autotrasporto: MIT, 5 mln per formazione. Istanze potranno essere presentate dal 17 aprile

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Ammontano a 5 milioni di euro gli incentivi per la formazione professionale degli autotrasportatori in materia di gestione d'azienda e sicurezza stradale e del lavoro.

Le risorse – informa il MIT – sono state stanziare con il decreto firmato dal ministro Matteo Salvini il 28 marzo scorso.

Le imprese potranno presentare istanza per accedere ai fondi dal prossimo 17 aprile, utilizzando il modello predisposto e scaricabile dal sito della società RAM S.p.A.. Il contributo massimo concedibile e previsto per singola azienda è di 300mila euro. I corsi, poi, potranno avere inizio dal 15 giugno.

Le risorse, come detto, sono da destinare a incentivare la formazione o l'aggiornamento professionale degli autotrasportatori su temi come gestione d'impresa, nuove tecnologie, sviluppo della competitività ed innalzamento del livello di sicurezza stradale e di sicurezza sul lavoro.

Assarmatori: Cold ironing tassello chiave per decarbonizzare ma no a interventi scoordinati nei porti

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR – Ad una settimana dalla missione a Bruxelles, e all'indomani della conclusione dei negoziati sulla FuelEU Maritime, Assarmatori saluta con favore l'accordo europeo sul regolamento AFIR, strumento chiave per sostenere gli sfidanti obiettivi fissati dalle altre proposte del pacchetto Fit for 55.

Il regolamento, infatti, dovrebbe rafforzare lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi e della rete per attingere elettricità da terra, sviluppo peraltro già avviato dalla AFID (Direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi), attraverso obiettivi obbligatori nazionali.

Per il settore marittimo, in linea con le richieste dell'iniziativa FuelEU Maritime, viene richiesto agli Stati membri di assicurare la disponibilità della fonte di energia elettrica di terra (cold ironing) entro il 1° gennaio 2030 per i porti della rete TEN-T sulla base di criteri relativi alla frequenza della presenza di navi passeggeri e portacontainer, e di punti per il bunkeraggio di metano liquefatto (GNL, biogas liquefatto, metano sintetico liquefatto e miscele di questi) entro il 1° gennaio 2025. Inoltre, viene richiesto di sviluppare entro il 2025 un quadro politico nazionale che includa un piano di implementazione di infrastrutture per l'utilizzo da parte delle navi di combustibili alternativi, quali il metanolo, diversi dal metano liquefatto.

“Assicurare il necessario allineamento degli obblighi di utilizzo del cold ironing imposti alle navi dalla FuelEU Maritime con i corrispondenti requisiti a livello di infrastruttura stabiliti con l'AFIR è stata una delle nostre principali richieste – commenta il Presidente di Assarmatori Stefano Messina – In tal senso accogliamo con favore l'esenzione da sanzioni per l'armatore nel caso in cui la nave sia attrezzata per attingere energia da terra ma non potesse farlo per mancanza o malf funzionamento della stessa rete mantenuta nell'accordo sulla FuelEU Maritime. Gli armatori hanno fatto investimenti e sono pronti a utilizzare il cold ironing nei porti in cui esso sia disponibile. Parliamo di uno strumento fondamentale non solo in vista degli obblighi introdotti dal regolamento FuelEU Maritime, ma anche e soprattutto per evitare che, con l'introduzione delle nuove norme stabilite dall'IMO con il Carbon Intensity Indicator (CII), la cui attuale declinazione penalizza pesantemente le unità in sosta, una fetta consistente della flotta italiana possa essere di fatto messa fuori mercato”.

“All'interno del Fondo complementare al PNRR sono stati stanziati 700 milioni di euro proprio per il cold ironing nei porti italiani e alcuni progetti sono già in corso – aggiunge Messina – Abbiamo più volte affermato che occorre una visione nazionale e di sistema.

Effettuare interventi scoordinati e differenti non solo fra ogni singola Autorità di Sistema Portuale, ma anche all'interno di uno stesso scalo fra terminal e terminal, significherebbe sprecare ingenti risorse pubbliche e non pervenire ai risultati sperati in termini di riduzione delle emissioni oltre al fatto che ciò provocherebbe una grave distorsione nel mercato dei servizi terminalistici e marittimi. Infatti solo una infrastrutturazione uniforme permetterebbe di non alterare il level playing field fra le stesse imprese terminalistiche e i loro clienti

armatori. La soluzione per il cold ironing deve essere l'apertura al mercato, con una netta separazione tra chi dovrà realizzare l'infrastruttura, chi dovrà alimentarla e chi dovrà mantenerla offrendo i servizi alla nave. L'obiettivo non può che essere quello di assicurare un servizio sicuro ed efficiente oltre che fornito alle condizioni economicamente più competitive".

Pnrr: Ferraris, Gruppo Fs in linea con tempistiche Ue, ma auspicabile flessibilità

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – «Il Pnrr ci offre l'opportunità di ammodernare le nostre infrastrutture e ridurre il divario tra nord e sud Italia. Il Gruppo FS Italiane è in linea con le scadenze previste. Tuttavia poter contare su una maggiore flessibilità sarebbe auspicabile e utile». A dirlo Luigi Ferraris, AD del Gruppo FS, durante il Foro di dialogo Italia-Spagna tenutosi a Roma nella sala della Protomoteca in Campidoglio.

L'evento per dibattere i temi dello sviluppo comuni ai due paesi quest'anno è giunto alla diciannovesima edizione. Italia e Spagna sono, infatti, due Paesi con molte similitudini, culturali, economiche e storiche. Proprio la storia più recente vede le due nazioni al centro di un programma di sviluppo che ha leve fondamentali da implementare, come la digitalizzazione, l'ambiente e le infrastrutture. «Infrastrutture che in Italia necessitano dei miglioramenti – ha dichiarato Luigi Ferraris – gli interventi che stiamo realizzando puntano a questo. Vogliamo accorciare le distanze, realizzare collegamenti veloci come stiamo facendo sulla Napoli – Bari, ma anche lavorare in territori, come la Sicilia, dove c'è bisogno di importanti investimenti. Il Gruppo FS vuole essere protagonista del cambiamento, ma consideriamo anche le criticità affrontate in questi periodi. Guerra in Ucraina, crisi energetica, aumento delle materie prime hanno reso più difficile il percorso e il rispetto dei tempi imposti dal Pnrr».

Infrastrutture che corrono parallelamente al miglioramento della digitalizzazione del Paese. «La rete ferroviaria in Italia è di oltre 17mila chilometri – ha spiegato l'AD del Gruppo FS – l'obiettivo è dotarla totalmente di fibra ottica. Un progetto ambizioso, ma realizzabile». Il programma, già in corso, si chiama Gigabit Rail and Road: «Il vantaggio non sarà solo per chi viaggia e vuole lavorare in treno, ma la fibra verrà messa anche a disposizione di tutti i territori attraversati dal treno. La fibra ottica potrà inoltre consentire anche il trasporto di dati favorendo ancora di più il monitoraggio dell'infrastruttura».

La digitalizzazione per il Gruppo FS è fattore abilitante. «Il nostro competitor – ha aggiunto ancora Luigi Ferraris – deve essere il trasporto privato. Proprio per questa ragione lanceremo, a partire da giugno, una piattaforma dove i viaggiatori, con un unico accesso potranno acquistare uno o più biglietti coniugando i vari tipo di trasporto urbano e nazionale, gomma e ferro».

In chiusura di intervento l'AD del Gruppo FS ha parlato anche di trasporto merci: «C'è un dato interessante: a livello europeo abbiamo oltre 4 milioni di patentati per i mezzi pesanti, poco meno della metà ha un'età vicina alla pensione. Il numero di patenti rilasciate su base annua è di circa 150mila. Questo vuol dire che avremmo un'emorragia importante di autotrasportatori che porterà un potenziale traffico incrementale sulla ferrovia».

Emergenza autisti: ATV assume giovani apprendisti conducenti e la patente la paga l'Azienda

(FERPRESS) – Verona, 31 MAR – ATV ricorre a canali innovativi di selezione/formazione per affrontare "l'emergenza autisti" e ridare appeal ad una professione che sembra non interessare più i giovani. Una dinamica che sta mettendo in crisi le aziende di trasporto pubblico in tutta Europa, alle

prese con la difficoltà di coprire il turn over dei pensionamenti e mantenere un adeguato livello degli organici.

Si calcola che a livello nazionale e in particolare nel Nord Italia, siano circa 5000 gli autisti che mancano all'appello e Verona non fa eccezione, come evidenzia il presidente di ATV, Massimo Bettarello: "Ogni anno abbiamo la necessità di reperire sul mercato del lavoro personale di guida formato dal punto di vista tecnico, motivato e in possesso delle soft skills che servono a relazionarsi con un pubblico eterogeneo qual è l'utenza dei mezzi pubblici. Solo per coprire il turn over dobbiamo assumere circa 30 autisti l'anno, ma abbiamo ormai preso atto che i tradizionali canali di reclutamento di autisti negli ultimi anni hanno progressivamente perso capacità attrattiva e sono insufficienti per coprire le esigenze di servizio. Svariate le cause, prima fra tutte la barriera del costo di acquisizione delle patenti superiori, che comporta una spesa di 4-5 mila euro, ma non ultimo il mutato contesto sociale che porta i giovani a scegliere professioni meno impegnative dal punto di vista della responsabilità e della disponibilità di tempo libero".

"Da questa considerazione – continua Bettarello – ci siamo mossi per inventare percorsi alternativi di selezione/formazione, in grado di incentivare i giovani ad intraprendere questa professione. Quello che presentiamo oggi, che si basa sul contratto di apprendistato professionalizzante, è senz'altro il più innovativo, dato che molte aziende si stanno muovendo in questa direzione, ma siamo tra i primi a prima a mettere a terra un progetto concreto. L'obiettivo è quello di superare l'ostacolo dell'acquisizione delle patenti superiori, allargando la platea dei potenziali interessati e attirando giovani soprattutto tra i residenti nei nostri territori, per i quali è più facile stabilire un rapporto duraturo con l'azienda".

Il nuovo bando dunque è rivolto alla copertura di posti di "apprendista operatore di esercizio" una formula mirata all'assunzione di giovani tra i 21 ed i 29 anni, anche non in possesso delle patenti professionali. Potranno accedere al bando anche coloro che hanno superato i 29 anni purché beneficiari di indennità di mobilità o di un trattamento di disoccupazione. Nel corso dei 24 mesi successivi all'assunzione saranno tenuti all'acquisizione delle patenti abilitanti alla guida di tutti i mezzi ATV, con costi a carico dell'Azienda. Nel frattempo, previa acquisizione del tesserino di agente accertatore, saranno adibiti alle verifiche dei titoli di viaggio sui bus. Gli interessati hanno tempo fino al 15 maggio per presentare la domanda di partecipazione.

"Siamo convinti che la proposta offerta da questo nuovo strumento sia molto interessante – aggiunge il Direttore Generale di ATV, Stefano Zaninelli – considerato che presenta un immediato vantaggio economico dato dal costo della patente, interamente coperto da ATV, con la possibilità di entrare da subito in una realtà aziendale solida e strutturata come la nostra e con la prospettiva di un impiego sicuro e tutelato. Contiamo molto su questo progetto per valorizzare l'attrattiva per questa professione, garantire una continuità nelle assunzioni e favorire la formazione di un rapporto stretto con il territorio".

Ma accanto all'inedita selezione per apprendista autista, ATV ha attivato ulteriori canali "alternativi" per incentivare l'arrivo di nuove risorse, come spiega ancora il DG Zaninelli: "E' di prossima pubblicazione un ulteriore bando di selezione rivolto a chi è già in possesso di alcune patenti superiori, ma non ha ancora tutte quelle necessarie, come la E o il Certificato di Qualificazione del Conducente (CQC persone). Anche in questo caso sarà l'Azienda ad integrare il costo dell'acquisizione della patente mancante. Ulteriore percorso di selezione/formazione molto interessante è la seconda edizione del corso IFTS, che partirà a settembre e per il quale a breve saranno aperte le iscrizioni. Prevede un percorso formativo di due anni con alternanza tra 400 ore d'aula mirate all'acquisizione delle patenti superiori e altrettante di formazione pratica. Al termine del percorso, una volta acquisita la patente, l'iscritto potrà essere assunto in ATV, come è già avvenuto per una decina di partecipanti alla passata edizione del corso, oggi già in guida sui nostri bus".

“La modalità dell’apprendistato professionalizzante consente all’azienda di dare ai giovani una preparazione e una formazione, consentendogli al contempo di conoscere bene l’azienda” è il commento dell’assessore al Lavoro del Comune di Verona, Michele Bertucco, che aggiunge: “Quella dell’incremento dei fondi è una linea che le aziende di trasporto pubblico locale e le amministrazioni comunali hanno sempre portato avanti. Abbiamo la necessità di aumentarli, in modo da poter incrementare la qualità del trasporto pubblico, avere mezzi non inquinanti e, soprattutto, far salire la percentuale d’utenza che utilizza il trasporto pubblico. A questo si collega il tema del filobus, dato che con l’inizio dei lavori in via Città di Nimes, il trasporto pubblico dovrà ancora di più sostituirsi a quello privato”.

Sempre sul tema dei fondi, il consigliere regionale Enrico Corsi concorda che “sarà opportuno effettuare un’analisi per capire se ci sono ancora margini per una più equa spartizione tra le varie province del Veneto”. In quanto alla carenza di autisti, evidenzia come “Gli autisti sono importantissimi e incidono in maniera pesante sui costi del Trasporto Pubblico Locale. Avere autisti capaci e una flotta in grado di dare un servizio adeguato genera un’alternativa al trasporto privato.” Fondamentale naturalmente l’apporto della Provincia, rappresentata dal funzionario del Settore Trasporti, Andrea Montignani che ha osservato come “dal punto di vista tecnico i temi sul tavolo sono tanti. Siamo a fianco dell’Azienda, e assicuriamo il massimo sostegno pur nella ristrettezza di risorse”.

Anche il consigliere regionale Alberto Bozza ha lodato l’iniziativa di ATV: “Un’idea coraggiosa, esempio concreto di come si fa azienda, e di come l’azienda cerchi di capire, nel momento di difficoltà, non solo come garantire il servizio, ma anche come dare una prospettiva ai giovani. Significa assumersi oggi la responsabilità di formare nuove figure e dare prospettive solide ai giovani, consentendogli di entrare in un programma di formazione senza il rischio che il percorso non vada ad ultimarsi. Spero che altre aziende intraprendano percorsi come questo, perché in momenti di difficoltà, per garantire una politica di welfare concreta, questi sono esempi di sostenibilità che dobbiamo instaurare in tutta la filiera istituzionale.”

Chi è interessato alla professione di autista, ma anche di mecatronico, può restare aggiornato circa tutte le informazioni sui bandi di selezione e le posizioni aperte in ATV consultando il sito web www.atv.verona.it, alla sezione “Lavora con noi”, dove è anche disponibile un form per inviare candidature spontanee e curricula che verranno raccolti e valutati dal settore Risorse umane ATV.

MOST: l’impegno di Anas per la mobilità sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Mobilità cooperativa, connessa, automatizzata, infrastrutture di trasporto intelligenti, trasporto delle merci e logistica sono queste le sfide del MOST, il Centro Nazionale di Mobilità Sostenibile che nasce con l’obiettivo di accompagnare la transizione green e digitale del Paese e per questo oggi si è presentato in un incontro pubblico all’Università Federico II di Napoli, a cui ha partecipato anche Anas, società del Gruppo FS.

Il MOST è stato il primo a partire tra i cinque centri nazionali previsti dal Pnrr che intendono creare reti diffuse tra università e soggetti pubblici e privati per favorire attività di ricerca altamente qualificata indirizzata a sviluppare infrastrutture, progettualità e soluzioni immediatamente fruibili. Le cinque aree sono: simulazioni, calcolo e analisi dei dati ad alte prestazioni, tecnologie dell’agricoltura, sviluppo di farmaci RNA e terapia genica, biodiversità e, appunto, mobilità sostenibile.

A loro volta le attività del MOST sono focalizzate su cinque ambiti tecnologici (mobilità aerea; veicoli stradali sostenibili; trasporto per vie d’acqua; trasporto ferroviario; veicoli leggeri e mobilità attiva) e ha una organizzazione cosiddetta hub&spoke, con un coordinamento centrale e gruppi di ricerca distribuiti su tutto il territorio. L’incontro di Napoli è stata l’occasione per soffermarsi sulle attività

riunite sotto la denominazione spoke 7 che intende sviluppare tecnologie e modelli di monitoraggio, massima resilienza e ottimizzazione delle reti di trasporto e spoke 10 che ha l'obiettivo di sviluppare sistemi di trasporto merci e logistica integrati, efficaci, sostenibili, resilienti, valorizzando le innovative opportunità tecnologiche e digitali.

L'incontro è stato coordinato dai responsabili del nodo di Napoli di MOST Cino Bifulco e Vittorio Marzano alla presenza del rettore Matteo Lorito, dell'assessore comunale alla mobilità, Edoardo Cosenza e del presidente del MOST, Ferruccio Resta.

Al panel "Mobilità e trasporti: sfide e opportunità", moderato dal giornalista Carlo Puca, ha partecipato Mauro Giancaspro, direttore technology, innovation & digital spoke di Anas, che ha evidenziato il ruolo che la società del Gruppo FS sta perseguendo con il programma "Anas smart road". "Agli otto milioni di passeggeri che percorrono le nostre strade intendiamo offrire un servizio di smart mobility per un sistema multi-modale, integrato e dinamico in grado di fare ricorso a tecnologie di ultima generazione quali IoT, big data, intelligenza artificiale, machine learning, connettività C-V2X (cellular vehicle-to-everything) per sfruttare tutte le potenzialità di una rapida elaborazione di una gran mole di dati con l'obiettivo di potenziare la sicurezza e ottimizzare l'efficienza della rete stradale".

MSC Crociere apre le vendite per MSC World America, terza nave alimentata a GNL

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – MSC Crociere – il terzo brand di crociere al mondo e quello in più rapida crescita su scala globale – ha aperto le vendite per MSC World America, che farà il suo debutto nell'aprile del 2025 e che avrà come home port Miami. La nuova nave è la seconda nave dell'innovativa World Class e la terza nave della Compagnia alimentata a GNL. MSC World America porta con sé non solo innovazione e avanguardia sul tema della sostenibilità, ma anche dal punto di vista dell'intrattenimento e del divertimento.



MSC World America salperà dal nuovissimo e modernissimo terminal di MSC Crociere a PortMiami, che una volta completato sarà il più grande terminal crociere del Nord America. Durante la sua stagione inaugurale, MSC World America effettuerà itinerari di 7 notti nei Caraibi, offrendo agli ospiti l'opportunità di visitare alcune delle destinazioni più ambite al mondo, su una nave progettata per viaggiatori più curiosi.

Gianni Onorato, CEO di MSC Crociere, ha commentato: "MSC World America sarà la quarta delle nostre nuove navi a essere posizionata ai Caraibi, dove trascorrerà la sua stagione inaugurale. Questo non solo a conferma del nostro impegno per la crescita nel mercato nordamericano, posizionando in quest'area le nostre navi più recenti e innovative, messe così a disposizione degli ospiti provenienti da tutto il mondo. Quando entrerà in servizio, questa nuova ed entusiasmante nave offrirà sicuramente un'esperienza di crociera all'avanguardia nei Caraibi".

MSC World America avrà nuovi ristoranti, bar, spazi pubblici ed esperienze progettate per creare un concetto di crociera davvero memorabile.

Una delle nuove e rivoluzionarie esperienze a bordo di MSC World America sarà The Harbor, un'attrazione all'aperto situata al ponte 20, un luogo di ritrovo appositamente progettato per bambini e famiglie, ideale per riunirsi, giocare e rilassarsi insieme. Questa nuova area infatti è stata pensata per tutti i membri della famiglia, e offrirà un'unica esperienza in mare in una splendida e comoda location. Combinando un'ampia varietà di avventure, The Harbor comprende attività come l'acquapark, giochi d'acqua interattivi, esperienze emozionanti e aree per rilassarsi.

RFI: Roma Tiburtina, lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Proseguono le attività di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) di potenziamento tecnologico e infrastrutturale nel nodo di Roma. Questa volta gli interventi – volti a incrementare gli standard di qualità del servizio – si svolgeranno nella stazione Tiburtina.

A partire dalle ore 12.00 di sabato 1 aprile fino alle ore 8.00 circa di domenica 2 aprile RFI eseguirà importanti interventi che riguarderanno in particolare: la connessione dei binari della linea Roma Sulmona alla linea merci, upgrade tecnologico degli impianti di gestione della circolazione di Tiburtina e Prenestina e la modernizzazione del sistema di informazione al pubblico.

Per questi lavori, che si concluderanno questo fine settimana, l'investimento economico ammonta a circa 20 milioni euro. Sabato e domenica saranno all'opera, su più turni, circa 100 persone del Gruppo FS Italiane e di ditte appaltatrici.

Per consentire la piena operatività dei cantieri, la circolazione dei treni sulla linea FL2 Roma – Tivoli subirà modifiche, saranno garantiti con bus i collegamenti tra Roma Tiburtina/Roma Termini e Bagni di Tivoli/Guidonia, mentre alcuni treni lunga percorrenza e merci subiranno deviazioni su altri itinerari o modifiche agli orari di arrivo/partenza.

Arriva in Italia CargoON, la nuova piattaforma digitale per la gestione della supply chain

(FERPRESS) – Milano, 28 MAR – Si è tenuta oggi a Milano la presentazione di CargoON, la nuova suite di soluzioni digitali per la gestione dei flussi logistici. Nel corso della presentazione Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, ha illustrato lo stato dell'arte del mercato dei trasporti italiano ed europeo, sottolineando come la digitalizzazione sia uno degli asset fondamentali per rispondere alle sfide attuali e future e possa portare vantaggi significativi per le imprese, tra i quali una migliore organizzazione e gestione dei flussi, l'abbattimento dei costi, la possibilità di aumentare la capacità di carico e una riduzione dell'impatto dei trasporti sull'ambiente. "CargoON nasce proprio per rispondere a queste esigenze attraverso una serie di soluzioni smart volte a favorire una più efficace ed efficiente cooperazione tra le imprese e i trasportatori – Ha dichiarato Antoine Bertrand, CEO di CargoON – l'obiettivo è quello di aumentare la redditività dell'impresa, abbattere i costi, incrementare la resilienza dell'intera organizzazione aziendale e migliorare la comunicazione e le relazioni con l'ecosistema connesso. Non dimentichiamo che le soluzioni digitali riducono anche il chilometraggio a vuoto e quindi comportano una riduzione delle emissioni di CO2".

Nata nel 2022 per opera di Trans.eu, impresa multinazionale leader nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci in Europa – CargoON consente alle aziende di gestire efficientemente i propri flussi logistici e ottenere capacità aggiuntiva attraverso tender con i propri partner abituali e la comunità dei trasportatori certificati presenti sulla piattaforma Trans.eu. CargoON comprende numerose soluzioni e servizi digitali per ottimizzare e automatizzare i processi, la comunicazione e la documentazione legati alla gestione del trasporto su strada migliorando la collaborazione tra tutti gli attori della filiera logistica.

"Il mercato italiano presenta ancora gap strutturali in termini di efficientamento dei processi e digitalizzazione – ha detto Nicolò Calabrese, Country Manager Italia di CargoON – in particolare le imprese di medie dimensioni, che comunque sviluppano flussi da 30/40 trasporti al giorno, continuano a gestire la logistica attraverso telefonate ed email, aumentando le code e i tempi di attesa dei veicoli all'interno degli stabilimenti. Vogliamo supportare proprio quelle imprese offrendogli una soluzione intuitiva, di rapida implementazione e che possa innestarsi gradualmente nei processi aziendali senza stravolgerli".

La funzione Dock Scheduler, disponibile anche come prodotto standalone, consente una gestione ottimizzata degli slot di carico e scarico.

Grazie a Visibility – aggiornamenti di stato in tempo reale – è possibile monitorare lo stato del carico in qualsiasi momento potendo pianificare rapidamente soluzioni alternative se qualcosa va storto. Il vettore che fornisce il servizio di trasporto e l'azienda ricevono gli aggiornamenti in tempo reale.

Freights consente la digitalizzazione dell'intero processo di gestione dei trasporti, dalla pianificazione alla collaborazione con i vettori attraverso un'interfaccia estremamente intuitiva. Il processo di assegnazione sequenziale dei carichi può essere configurato anche sulla base di specifiche regole di assegnazione. E' possibile effettuare e controllare non solo gli ordini con i fornitori abituali, ma anche i flussi sul mercato spot.

Il servizio Simple Tenders semplifica le gare d'appalto per il servizio di trasporto merci, grazie al quale è possibile instaurare collaborazioni sicure con nuovi vettori in brevissimo tempo. CargoON, essendo connesso alla piattaforma Trans.eu, è l'unico sistema di questo tipo che garantisce l'accesso alla rete paneuropea di decine di migliaia di vettori e spedizionieri verificati.

CargoON è un software cloud che può essere facilmente integrato con SAP, ERP o altri sistemi TMS. L'implementazione è molto veloce e semplice e richiede solo poche settimane.

REGIONE LAZIO

AdSP Tirreno centro settentrionale: Consiglio di Stato rigetta ricorso di Roma Terminal Container

(FERPRESS) – Roma, 27 MAR – Il Consiglio di Stato ha definitivamente rigettato l'appello proposto da RTC sulla vicenda della cosiddetta "guerra delle banane".

E' stata pubblicata la sentenza della Quinta sezione del massimo organo della giustizia amministrativa, con cui è stata respinta anche la domanda risarcitoria della società concessionaria del terminal container, che chiedeva oltre 2,9 milioni di euro e aveva fatto ricorso in appello contro la sentenza del Tar del 2020, che aveva già respinto il ricorso della Roma Terminal Container secondo cui l'Adsp avrebbe violato il piano regolatore portuale di Civitavecchia ed il principio di parità di trattamento a favore della Civitavecchia Fruit & Forest Terminal, ricomprendendo nella concessione demaniale originaria di quest'ultima sulla banchina 24 anche lo stoccaggio e la movimentazione di container e consentendo – sempre secondo la ricorrente – "al titolare di una semplice concessione demaniale, rilasciata ai sensi dell'articolo 36 del Codice della Navigazione per un'area retroportuale, di operare come terminalista senza però essere titolare dell'apposita concessione ai sensi dell'articolo 18 della legge 84/94 ed avvalendosi di una banchina pubblica che però, proprio in quanto tale, non avrebbe potuto essere sottratta alla libera fruizione per un utilizzo che contrasterebbe con il vigente Piano Regolatore Portuale, che destina quella banchina ad operazioni diverse dalla movimentazione dei container".

Secondo i giudici amministrativi invece "lo scopo dell'autorizzazione e l'estensione dell'area in concessione sono rimasti inalterati (con l'autorizzazione che si riferisce alla movimentazione di soli prodotti ortofrutticoli) e non è possibile affermare che vi sia stata una estensione della tipologia merceologica dei prodotti movimentabili nell'area oggetto di concessione (come ad esempio il passaggio dal traffico merci a quello passeggeri ovvero a quello container) ma una semplice integrazione delle modalità di trasporto dei prodotti ortofrutticoli.

"Il Consiglio di Stato – dichiara il presidente Pino Musolino – ha respinto tutti gli assunti e motivi di ricorso di Rtc, stabilendo che le decisioni assunte dall'Adsp e l'operato dei suoi uffici sono stati corretti e mettendo fine una volta per tutte a una vicenda che negli anni scorsi aveva creato non pochi problemi e motivi di incertezza nel porto di Civitavecchia, danneggiandone l'immagine e mettendone in dubbio l'affidabilità a livello nazionale e internazionale e rischiando di far perdere allo scalo uno dei traffici, quello dell'ortofrutta, in cui è più forte sul versante delle merci. È una

ottima notizia, che ora ci consentirà di poter promuovere e proporre con maggiore vigore il porto, che a causa dei numerosi contenziosi pendenti finora non ha potuto sfruttare pienamente le proprie potenzialità strategiche e infrastrutturali”.

Lazio: Mitrano (FI) eletto presidente commissione Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Cosmo Mitrano (Forza Italia) è stato eletto, con sei voti, presidente della VI Commissione consiliare permanente del Consiglio regionale del Lazio “Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti”. Quattro le schede bianche. Eletti vicepresidenti: Micol Grasselli (Fdi), con sei voti, e Michela Califano (Pd), con tre voti (una scheda bianca).

Oltre al presidente Mitrano e ai due vicepresidenti – riferisce una nota della Regione – fanno parte della commissione anche Flavio Cera, Daniele Maura e Vittorio Sambucci (tutti di Fratelli d’Italia), Giuseppe Cangemi (Lega), Massimiliano Valeriani (Pd), Luciano Nobili (Azione-Italia viva) e Roberta Della Casa (M5s).

La seduta di insediamento è stata presieduta dal presidente del Consiglio regionale, Antonello Aurigemma.

Seatrade: bilancio positivo per l’AdSP nell’anno record del porto di Civitavecchia

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR– Si è conclusa oggi l’edizione 2023 del Seatrade Cruise Global, la maggiore fiera mondiale del crocierismo, alla quale l’AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato in “Cruise Italy”, lo stand allestito da Assoporti con tutti gli scali italiani. Secondo le previsioni già anticipate a inizio anno da Rct e confermate negli Stati Uniti dalla tradizionale analisi annuale di Cemar, per il porto di Civitavecchia, che conferma la sua leadership nazionale, sarà l’anno dei record, con una previsione di 2,8 milioni di crocieristi, il numero più alto di sempre.

“L’aver avuto nuovamente – dichiara il presidente dell’AdSP Pino Musolino – la possibilità di relazionarci di persona con tutti i principali protagonisti della crocieristica mondiale durante il Seatrade, ci ha permesso di illustrare puntualmente tutti i progetti e i programmi di sviluppo dei nostri in scali in riferimento alla crocieristica e di ascoltare e recepire i suggerimenti dei principali player del mercato con particolare attenzione alle compagnie armatoriali.

I nostri progetti e le nostre idee, anche soprattutto in tema di decarbonizzazione e sostenibilità, sono stati accolti con grande interesse, attenzione, condivisione e questo rafforza ancora di più la convinzione che stiamo andando nella giusta direzione. Ringrazio il terminalista Rct, nella persona del direttore John Portelli, con il quale abbiamo condiviso grossa parte degli incontri, per lo spirito di fattiva collaborazione”.

“Molto rilevante, anche in chiave futura, la presenza attiva della Dmo Etruskey, che ha colto l’invito di partecipare alla fiera. Ora – conclude Musolino – abbiamo 12 mesi di tempo per preparare la partecipazione al prossimo Seatrade che deve essere sempre mirante al miglioramento e possibilmente con la piena partecipazione del territorio a partire dalla Regione e dalla Città Metropolitana”.

ROMA

Roma: ok a bilancio di previsione e DUP con il triennale delle opere pubbliche 2023-2025

(FERPRESS) – Roma, 28 MAR – “Nel Consiglio Metropolitan di ieri abbiamo approvato il bilancio di previsione e il Documento unico di programmazione con il triennale delle opere pubbliche 2023-2025. Nonostante la difficile situazione e le criticità riscontrate su molte delle nostre viabilità,

derivanti da variabili esterne al nostro Ente, che abbiamo trovato sulle nostre viabilità ci siamo messi fin da subito al lavoro per andare incontro a tutte le esigenze delle nostre comunità: in questo anno, infatti, si è lavorato per recuperare molti interventi previsti negli anni passati. Con l'approvazione del Bilancio e del Triennale abbiamo previsto 65 milioni di euro per la messa in sicurezza di più di 200 strade; inoltre, in vista del Giubileo del 2025, in collaborazione con Anas, già dalle prossime settimane provvederemo al riammodernamento delle grandi arterie di penetrazione su Roma di nostra competenza; si tratta di un intervento importante che interesserà circa 200 km di strade".

Lo ha dichiarato Manuela Chioccia, Consigliera Delegata alla Viabilità di Città metropolitana di Roma. "Stiamo chiudendo la progettazione di 5 piste ciclabili, che si realizzeranno entro il 2023 in cinque Comuni della provincia di Roma; abbiamo mandato in gara la progettazione di due importanti corridoi della mobilità, Anagnina-Ciampino aeroporto e Ostia-Fiumicino, in vista della candidatura di Roma Capitale all'Expo 2030; in collaborazione con Astral metteremo in sicurezza alcune viabilità di nostra competenza in vista della Ryder Cup che si terrà nel Comune di Guidonia.

Sono state realizzate alcune rotatorie per la messa in sicurezza delle nostre strade ed altre sono in fase di progettazione.

Sono stati stanziati in questo triennale i fondi per il ripristino delle frane presenti sulle nostre viabilità; è in fase di collaudo il parcheggio di santa Maria della Pietà e sono ripresi i lavori del parcheggio del nodo di scambio di Roviano.

Abbiamo ripreso e portato avanti la progettazione del raddoppio della Via Tiburtina con la realizzazione di due parchi archeologici e una pista ciclopeditone.

Il nostro obiettivo è quello di venire incontro alle esigenze delle nostre comunità, dando risposte concrete ai bisogni dei cittadini, senza lasciare nessun territorio indietro. Il lavoro da fare è ancora molto, ma la strada che abbiamo intrapreso fino ad ora ci porta verso questa direzione".

ATAC: tutti i nuovi tram potranno essere impiegati su TVA

(FERPRESS) – Roma, 29 MAR – In relazione a notizie di stampa, è opportuno precisare che la gara d'appalto bandita da ATAC ha come oggetto l'acquisto di 121 tram di identica tipologia. Lo scrive in una nota l'Atac.

Quindi, diversamente da quanto sostenuto in alcuni recenti articoli e dichiarazioni, anche le vetture del primo contratto applicativo – già incluso nell'appalto – potranno essere impiegate sulla TVA, previa la dotazione di batterie, dotazione prevista dalle norme di gara e attivabile da ATAC.

PNRR: Patané, investimenti fondamentali ma affanno dei Comuni è serio. Semplificazioni al palo

(FERPRESS) – Roma, 28 MAR – "Gli investimenti previsti dal PNRR sono fondamentali e importantissimi, ma non risolvono non tanto i problemi di una città come Roma, ma i problemi strutturali che riguardano la realizzazione di opere e infrastrutture. Il percorso per la 'messa a terra' delle risorse rimane irto di ostacoli, e a ciò si aggiunge la crisi anche finanziaria dei Comuni". Eugenio Patané, assessore alla Mobilità di Roma Capitale, è intervenuto alla tavola rotonda sulla Sostenibilità nell'ambito del convegno "Il PNRR alla prova dei territori. Gli scenari di investimento in digitale, sostenibilità e salute", organizzato da I-Com, Nomos e Open Gate Italia, per sottolineare le difficoltà che incontrano soprattutto le amministrazioni locali.

“Si fanno molti discorsi sulla semplificazione delle procedure, prevista in particolare per le opere PNRR. In realtà, noi come Comuni abbiamo avuto la possibilità di accedere all’apporto integrato, ma per quanto riguarda il resto delle procedure noi – ad esempio – per quanto riguarda la realizzazione delle nuove tramvie a Roma abbiamo dovuto seguire tutti i passaggi, con un dispendio inevitabile di tempo ma anche di risorse, in particolare per quanto riguarda il personale che si è dovuto dedicare interamente a queste opere. In una situazione di carenza di competenze e di professionalità che è ben nota a tutti, ma tenendo presente anche i problemi finanziari. E’ vero che le opere sono interamente finanziate, ma nel frattempo i Comuni devono anticipare le somme, e questo periodo di lockdown ha inciso profondamente soprattutto sui bilanci. Tanto per fare un esempio, le aziende di trasporto locale (non solo quella di Roma, ma di tutta Italia, senza differenze tra Milano, Napoli o altre città) sono tutte la di sotto del 30-40% per quanto riguarda gli incassi da bigliettazione, e gli investimenti da effettuare sono enormi”, ha sottolineato l’assessore, che ha poi spiegato che ci sono anche altre problematiche.

“Anche in questo panel, si sono giustamente lamentate le carenze delle stazioni appaltanti, in particolare per quanto riguarda le piccole amministrazioni locali. Roma, essendo un grande Comune, dovrebbe essere più attrezzato, ma ci si dimentica che la realizzazione di un’opera non si conclude con l’espletamento della gara, che è operazione complicata ma che si riesce comunque a portare in porto. Il problema viene dopo, quando si constata che il depauperamento soprattutto di competenze degli uffici rende le stesse stazioni appaltanti completamente inefficaci e inefficienti nel gestire la fase successiva di concreta realizzazione dell’opera, che – proprio per la loro complessità – vengono inevitabilmente affidate a grandi imprese o consorzi dotate di tutti gli strumenti legali o organizzativi, a differenza proprio delle amministrazioni locali che si trovano per così dire indifese”, ha spiegato ancora l’assessore capitolino. Il quale, in conclusione, ha osservato anche che il PNRR – in particolare per quanto riguarda le grandi città – è stato sostanzialmente poco ambizioso perché ha destinato le risorse ad una serie di investimenti settoriali e al limite di non grande rilievo (la transizione al parco mezzi full green, le piste ciclabili etc.), lasciando indeterminato il compito – ben più complesso – di orientare le grandi città verso la sostenibilità, che impone una serie di scelte complessive e di ampio rilievo.

Roma: Patané, Capitale partner del progetto europeo Move21 per città a zero emissioni

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – “Creare a Roma Capitale degli Hub multimodali che contribuiranno ad abbattere le emissioni inquinanti. Per raggiungere l’obiettivo la Capitale è tra i partner del progetto europeo Move21 che coinvolge sei città del Vecchio continente: Oslo, Göteborg, Amburgo, Monaco di Baviera, Bologna e appunto Roma”.

Lo ha scritto in un post su Facebook l’assessore ai Trasporti di Roma Capitale, Eugenio Patané. “La nostra città ha ospitato una tappa del progetto fondato dalla European Commission che punta a trasformare le città europee in nodi a zero emissioni per la mobilità e la logistica. Abbiamo raccontato ai colleghi internazionali l’impegno della Capitale per il raggiungimento degli obiettivi europei in tema di emissioni inquinanti e per ridurre il traffico veicolare privato con un approfondimento sulla logistica e le azioni che caratterizzano il Puls, Piano Urbano della Logistica Sostenibile, di prossima adozione.

L’evento ha anche rappresentato l’occasione per fare visitare agli esponenti delle varie città il cantiere di piazzale Flavio Biondo, antistante la stazione di Trastevere: il progetto di Roma Mobilità che darà vita al primo moderno Hub multimodale romano”.

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