

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 14/2023 dal 9 aprile al 16 aprile 2023

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE	3
Australia: rete metropolitana di Sydney Metro cambia il volto della capitale.....	3
Parlamento Ue: primo via libera a nuove regole per progetti di trasporto transeuropei.....	4
ITALIA	5
Logistica: alla Camera giornata di audizioni sulla Legge quadro sugli interporti	5
Qual è lo stato di attuazione delle opere strategiche? Rapporto della camera sui dati Anac	7
RFI e ICMQ elaborano linee guida per progettare le stazioni del futuro	8
ANITA critica dichiarazione d'intenti tra Tirolo, Baviera, Alto Adige e sistema di slot per mezzi pesanti.....	9
"Le Alpi al centro delle politiche di trasporto per la competitività dell'economia italiana" - mercoledì 19 aprile a Roma il convegno di ANITA.....	10
Gruppo FS: ricavi per 13,7 miliardi e utile in crescita nel bilancio 2022.....	11
Cemento sostenibile: arricchirlo con bicarbonato può assorbire le emissioni di CO2.....	12
FNM assume autisti: costi patente a carico azienda e premio di 3.000 euro	13
Ponte sullo Stretto: Cascetta, va fatto ma va rivisto il progetto così come l'architettura finanziaria	14
REGIONE LAZIO	15
AdR: cresce l'area di imbarco A. Molo di 25mq con nuove tecnologie a servizio dei passeggeri..	15
Patané, con nuova area imbarco Fiumicino necessario migliorare connessioni da e verso lo scalo	17
FCO Connect: operativo in stazione ferroviaria banco check-in ITA Airways.....	18
ROMA CAPITALE.....	18
Roma: iniziata installazione dei nuovi varchi per la ztl fascia verde.....	18
Roma: conclusa la conferenza di servizi per la tranvia Tiburtina-Ponte Mammolo.....	19
Bonus trasporti: dal 17 aprile disponibile la piattaforma digitale per accedere al contributo	19
Roma: in bici da Ponte Milvio a Castel Giubileo. Finiti i lavori di riqualificazione	20
FERPRESS.....	20

INTERNAZIONALE

Australia: rete metropolitana di Sydney Metro cambia il volto della capitale

(FERPRESS) – Roma, 14 APR – Sydney corre sulla sua metropolitana. Da est a ovest, da nord a sud, la capitale del New South Wales scommette sulla sostenibilità. Aeroporti e Central Business District, aree residenziali e commerciali saranno tutte collegate nei prossimi anni dalla rete di linee metropolitane che Sydney Metro, la società che gestisce la realizzazione dell'opera, ha progettato per la città.

Sono in corso i lavori per la Sydney Metro West, la nuova linea i cui cantieri sono stati aperti nel 2020 e dovrebbero essere completati nel 2030, collegando Greater Parramatta al CBD. In tutto, 24 km di metropolitana con dieci stazioni, tra cui Parramatta, Sydney Olympic Park e poi verso Sydney CBD. Il progetto avrà un notevole impatto sulla vita e sul lavoro della città. Secondo le proiezioni dei sostenitori, il progetto creerà 10.000 posti di lavoro diretti e altri 70.000 indirettamente solo durante la fase di costruzione, contribuendo alla crescita e allo sviluppo di una città vibrante come Sydney.

Il centro di Sydney sta attraversando un profondo processo di rinnovamento urbano. Il "Pencil Tower Hotel", alto 110 metri e largo appena 6 metri, è solo uno degli ultimi progetti che cambieranno lo skyline della città, sostenendo la crescita urbanistica ed economica di cui la città sta assistendo da anni.

Mentre la città cambia aspetto, mira anche a dotarsi di una rete invisibile che le permetta di rispondere alle esigenze di trasporto dei suoi cittadini. Treni leggeri, metropolitane e ferrovie regionali sono tra i numerosi progetti di infrastrutture di trasporto finanziati dal New South Wales e dal governo federale. Nel 2021 solo per l'ampliamento della metropolitana sono stati stanziati 31,4 miliardi di dollari, da spendere in quattro anni. La scelta di una metropolitana è guidata dal desiderio di rendere Sydney una città sostenibile. Sydney Metro mira a ridurre a zero le emissioni di tutte le operazioni della metropolitana, proteggere e utilizzare nel migliore dei modi tutte le risorse primarie come acqua ed energia e preservare la biodiversità della città. Secondo il piano di sostenibilità pubblicato a fine 2022, il 95% del terreno scavato per realizzare le gallerie sarà interamente riciclato e l'acqua utilizzata durante lo scavo sarà riutilizzata.

Più opzioni di trasporto, più efficienza, più sostenibilità: questi obiettivi possono essere raggiunti solo con la costruzione di una rete capillare che colleghi diverse infrastrutture di trasporto come aeroporti, metropolitane e strade. Secondo questo modello, la costruzione del Western Sydney International Airport, il nuovo aeroporto della città, va di pari passo con la costruzione della M12, un'autostrada altamente tecnologica che garantirà il rapido collegamento tra l'aeroporto e il centro. Questi obiettivi sono condivisi da Sydney Metro Northwest, l'altra linea realizzata in parte da Webuild e completata nel 2019. Sydney Metro Northwest fa parte di una rete di quattro linee lanciate nel 2019 e 2020 e destinate a cambiare il modo di muoversi della città. Dopo Northwest, la seconda linea è la Sydney Metro City & Southwest, che prevede 24 stazioni lungo i 30 km di linea e dovrebbe essere inaugurata nel 2024. La terza è Sydney Metro West e la quarta è il collegamento con il nuovo aeroporto. L'ambizioso progetto porterà la metropolitana di Sydney a una lunghezza totale di 113 km, trasformando la città australiana in una delle metropoli più vivibili, sostenibili e moderne al mondo.

Parlamento Ue: primo via libera a nuove regole per progetti di trasporto transeuropei

(FERPRESS) – Roma, 14 APR – I principali progetti di infrastrutture di trasporto dell'UE dovrebbero concentrarsi maggiormente sul trasporto sostenibile, evitare ritardi e stabilire collegamenti con l'Ucraina e la Moldavia, affermano gli eurodeputati del settore dei trasporti.

Giovedì infatti la commissione per i trasporti e il turismo ha adottato la sua posizione sulla revisione delle norme sui trasporti transeuropei (TEN-T).

Questo è il piano dell'UE per costruire una rete di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio collegate attraverso porti e terminali in tutta l'Unione europea: gli attuali progetti TEN-T vanno da [Rail Baltica](#), che collega Helsinki e Varsavia, al [tunnel di base del Brennero](#), che collega Austria e Italia, o alla linea ferroviaria ad alta velocità [Lisbona-Madrid](#).

La commissione per i trasporti e il turismo sostiene norme tecniche e operative unificate per ciascun modo di trasporto e sottolinea che il trasporto intermodale dovrebbe essere effettuato principalmente su rotaia, vie navigabili interne o trasporto marittimo a corto raggio, mentre qualsiasi tratto iniziale e/o finale può essere effettuato su strada. Ciò dovrebbe tradursi in ferrovie completamente elettrificate nella rete centrale TEN-T, circolanti con almeno 160 km/h di treni passeggeri e 100 km/h di merci, che potrebbero attraversare le frontiere interne dell'UE in meno di 15 minuti entro la fine del 2030.

I deputati chiedono agli Stati membri di adottare piani di mobilità urbana sostenibile entro la fine del 2025 per integrare diverse modalità di trasporto, tra cui la bicicletta o la mobilità attiva, ridurre la congestione e migliorare la sicurezza stradale. Questo piano dovrebbe diventare una delle condizioni per ottenere finanziamenti UE.

I deputati ribadiscono la necessità di completare i principali progetti di infrastrutture di trasporto entro la fine del 2030 sulla [rete centrale TEN-T](#) ed entro la fine del 2050 su una [rete globale](#) incentrata in particolare sull'eliminazione delle strozzature e dei collegamenti mancanti e sul rafforzamento [degli 11 coordinatori europei](#). Per incentivare un rapido avvio di questi progetti, i deputati sostengono l'introduzione di una scadenza intermedia del 2040. In caso di ritardo significativo, i deputati suggeriscono che la Commissione dovrebbe avviare immediatamente una procedura di infrazione e ridurre o sospendere i finanziamenti.

A seguito della guerra della Russia contro l'Ucraina, la commissione per i trasporti ha appoggiato il taglio dei progetti di infrastrutture di trasporto con Russia e Bielorussia e il rafforzamento invece del partenariato con Ucraina e Moldavia. I deputati chiedono inoltre che i governi dell'UE escludano le imprese di paesi terzi dalla partecipazione ai grandi progetti TEN-T, se la Commissione li ritiene un rischio per la sicurezza.

Durante la costruzione o l'aggiornamento delle infrastrutture TEN-T, i paesi dell'UE dovrebbero garantire il trasferimento continuo di truppe e materiale militare all'interno dell'UE, affermano i deputati. Entro un anno dall'entrata in vigore delle nuove norme, la Commissione condurrà uno studio sui movimenti su larga scala con breve preavviso per facilitare la pianificazione della mobilità militare.

La correlatrice [Barbara Thaler \(PPE, AT\)](#) ha affermato: "Tutti parlano di spostare il trasporto su rotaia. Tuttavia, mentre automobili, camion o aerei possono attraversare i confini dell'UE senza problemi, i treni, soprattutto quelli merci, sono costretti a fermarsi alle frontiere, a volte per ore, per adattarsi alle esigenze dei diversi Stati membri. Per questo motivo è particolarmente importante garantire che l'attraversamento delle frontiere ferroviarie non duri più di 15 minuti e che vi siano bande orarie per i treni merci assegnate attraverso le frontiere. È ambizioso, ma necessario se vogliamo riuscire a spostare il traffico dalla strada alla rotaia."

Il correlatore [Dominique Riquet \(Renew, FR\)](#) ha aggiunto: "Le infrastrutture di trasporto sono essenziali, fungono da spina dorsale della nostra economia e prosperità, aumentando la coesione e

contribuendo al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'Unione. Tuttavia, stiamo affrontando troppi ritardi sul campo; L'Europa sta iniziando a rimanere indietro rispetto ai nostri concorrenti internazionali e l'Unione risente degli investimenti troppo scarsi e della mancanza di volontà politica da parte degli Stati membri. Pertanto, il Parlamento si assicurerà di disporre di un regolamento TEN-T che funzioni e offra risultati per le nostre imprese e i nostri cittadini”.

Il progetto di mandato negoziale è approvato con 44 voti favorevoli, nessun contrario e un'astensione. Anche i deputati della commissione per i trasporti all'unanimità (44 voti a favore) hanno sostenuto la decisione di avviare i colloqui con gli Stati membri sulla forma finale della legislazione, una volta che la plenaria darà il suo via libera la prossima settimana.

Autotrasporto: in arrivo 25 mln per il rinnovo del parco veicoli. Firmato decreto dal ministro Salvini (FERPRESS) – Roma, 12 APR – Il ministro Matteo Salvini ha firmato il decreto che stanziava 25 milioni di euro per incentivare l'acquisto da parte delle imprese di autotrasporto di mezzi ecologici e tecnologicamente avanzati così da rinnovare il parco veicoli.

La ripartizione prevede:

- 2,5 milioni per l'acquisto di automezzi ecologici nuovi, adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate;
- 15 milioni per la rottamazione (con contestuale acquisizione);
- 7,5 milioni per acquisizione di rimorchi o semi rimorchi adibiti al trasporto combinato ferroviario o dotati di ganci nave per il trasporto combinato marittimo.

Beneficiarie della misura di incentivazione sono le imprese di autotrasporto merci in regola con i requisiti di iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) e all'Albo dei autostrasportatori.

A breve sul sito del MIT sarà disponibile la piattaforma di prenotazione che consentirà l'inserimento delle richieste.

ITALIA

Logistica: alla Camera giornata di audizioni sulla Legge quadro sugli interporti

(FERPRESS) – Roma, 12 APR – La Commissione Trasporti, nell'ambito dell'esame della proposta di Legge quadro in materia di interporti, ha svolto oggi diverse audizioni.

Mauro Concezzi (CNA) entrando nel merito della proposta di legge, si è soffermato dapprima sull'articolo 1 comma 4: “con la definizione di interporti è stata inserita la gestione imprenditoriale. Un plauso per questa definizione: noi auspichiamo che la concertazione con il mondo imprenditoriale avvenga fin dagli inizi”, ha detto..

Sempre all'articolo 1: (ambito di applicazione della legge), “benissimo l'intermodalità ma – avverte Concezzi – non avviene solo attraverso gli interporti ma anche attraverso le piastre logistiche che hanno le stesse funzioni: i porti sono gli anelli esterni, gli interporti sono gli anelli interni e le piastre logistiche sono gli anelli di collegamento tra gli interporti. Quindi non estendere il campo di applicazione di questa norma alle piastre logistiche sarebbe un peccato. Estendere questa normativa alle piastre potrebbe consentire di recuperare alcune situazioni sparse sul territorio che hanno visto ingenti investimenti da parte delle amministrazioni pubbliche per realizzare piattaforme logistiche che ad oggi sono cattedrali nel deserto (penso alla Terni-Narni per la quale ci sono stati investimenti per 17,7 mln per la realizzazione del primo stralcio, 1,9 mld per il potenziamento della Orte-Falconara ma ad oggi l'unica cosa che esiste in quella piattaforma è la presenza dell'Ufficio dell'Agenzia delle

dogane). Quindi chiedo che la norma guardi anche alle piastre e a queste situazioni che sarebbe un peccato mandar perse”.

“L’intermodalità non si promuove solo con l’infrastrutturazione del paese ma anche con una cultura dell’intermodalità dunque auspico che questa legge possa anche far sì che incentivi come il ferrobonus, il marebonus possano essere effettivamente strumenti per incentivare l’intermodalità anche rivisitandone la regolamentazione in modo da favorire il mondo delle piccole e medie imprese che ad oggi lo utilizzano poco”, nota ancora Concezzi.

“Concludo dicendo che le priorità della norma dovrebbero considerare gli interporti esistenti, le piastre e dovrebbe cercare di eliminare le criticità lungo la rete ferroviaria che oggi pregiudicano la possibilità di usufruire del treno”, conclude il rappresentante di CNA

Giana, presidente di Federtrasporto, inizia con l’esprimere “un parere positivo rispetto alla proposta di legge in oggetto, peraltro attesa da tempo dall’Unione Interporti Riuniti (associata Federtrasporto) visto che l’ultima normativa risale ormai a quasi 30 anni fa e ovviamente le situazioni sono molto cambiate. Quindi ben venga una normativa aggiornata e che allinei la normativa nazionale alle norme europee e delle aree geografiche con cui abbiamo scambi”.

“L’Unione interporti – ricorda Giana – ha visto incrementare in modo significativo l’attività negli ultimi anni (+30% negli ultimi 5 anni) e contribuisce a ridurre l’impatto ambientale negativo della logistica incrementando la modalità su ferro che per definizione consente di ridurre le emissioni di gas serra. Vorrei dire che il sistema interporti italiano si caratterizza per un’elevata competitività: 6 interporti italiani sono tra i primi 14 interporti strategicamente più rilevanti a livello Ue a conferma della bontà di tante infrastrutture nell’ambito delle catene logistiche.

E’ chiaro che disporre di nodi logistici efficienti, sostenibili ed integrati all’interno di una rete nazionale è un fattore abilitante non soltanto per la competitività dei trasporti e della logistica in senso stretto ma per tutti i tessuti produttivi e alla fine per la competitività dei territori.

Gli interporti per loro definizione sono e devono essere delle strutture complesse in grado di offrire una serie di servizi proprio per favorire le esigenze di tutti gli attori che vengono coinvolti”.

“Noi abbiamo consegnato una relazione alla Commissione, mi limito – prosegue Giana – a delle osservazioni: la norma prevede un comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, non vorremmo potesse diventare un ulteriore elemento di allungamento di una catena decisionale che rischierebbe di rallentare alcune decisioni e prese di posizione che richiederebbero maggior dinamismo ma se questo è un comitato che ha un valore consultivo, ben venga. In questo momento sono tematiche che vengono gestite direttamente dal MIT e se il MIT fosse strutturato in maniera opportuna potrebbe continuare a farlo quindi da questo punto di vista il nostro warning è non inseriamo un ulteriore soggetto, un ulteriore livello decisionale che potrebbe configurare un rallentamento degli iter di tutte le azioni da compiere.

La seconda nostra osservazione è sul tema del finanziamento delle iniziative legate agli interporti: attribuire delle somme a disposizione che vengono tolte da un altro ambito della medesima catena logistica forse non è opportuno, a maggior ragione in questi momenti in cui il settore deve esser rilanciato. Quindi auspichiamo da questo punto di vista che le risorse dedicate alla progettualità siano risorse incrementali e non sottratte ad altri ambiti della logistica.

Sottolineiamo infine l’opportunità di trattare alcune tematiche che impattano sull’operatività degli interporti (rifiuti speciali, discipline ambientali e urbanistiche) considerando che l’estensione degli interporti diventa rilevante per esser allineati a quelle che sono le esigenze della logistica moderna, soprattutto quella ferroviaria”.

Ruggerone vicepresidente Confetra e presidente di Assologistica, dichiara “Siamo contenti che si metta mano ad una normativa che ormai ha superato i trent’anni ed è importante che anche in chiave di tassonomia europea vengano adeguatamente valutate le indicazioni che vengono poste alla base di questa normativa perchè di interporti si parla solo nel nostro paese mentre noi dobbiamo

far in modo di armonizzare il più possibile con la normativa comunitaria gli interventi a favore dell'intermodalità e quindi pregheremmo di far un'attenta valutazione in modo da poter considerare anche che non esistono solo gli interporti ma andrebbe potenziata anche l'intermodalità intranazionale visto che la maggior parte dei traffici intermodali che oggi interessano il nostro paese sono terminalizzazioni di traffici che partono dal Nord e dal centro Europa. Questo depotenzia molto la capacità di trasferire le modalità di trasporto nel nostro paese impattando ad esempio su un tema che è quello della carenza di autisti. E' pur vero però che in Italia si fa pochissimo trasporto intermodale che potrebbe sicuramente aiutare il sistema dell'autotrasporto a ridurre l'esigenza di personale".

"Noi poniamo attenzione, nella nostra relazione ad alcuni aspetti, in particolare – dice Ruggeroni – vogliamo evidenziare come si parli di un piano generale per l'intermodalità (art. 2) ma non ne sono indicati i contenuti nè le finalità ma soprattutto gli strumenti attraverso cui dovrebbe trovare attuazione

Altro tema è quello che in questa proposta di legge non c'è un vero incentivo all'intermodalità, al trasferimento modale. Quindi ribadendo che è importante riconfermare ferrobonus e marebonus, riteniamo importante individuare anche ulteriori strumenti di sostegno al trasferimento modale a vantaggio di caricatori e terminalisti".

"Segnalo – dice ancora Ruggeroni – che in Italia esistono molte realtà private, anche interporti, che per adeguamenti alle normative che hanno interessato le amministrazioni locali che partecipavano agli interporti, sono diventati privati negli ultimi anni e questo pone un tema particolarmente rilevante e rende necessario far attenzione alla definizione della governance degli interporti, terminali privati che non sono interporti ma sviluppano i più alti volumi di traffico intermodale che si registrano nel nostro paese.

Faccio notare che nel fondo complementare al Pnrr è già stato individuato un finanziamento a favore del trasferimento modale che ha coinvolto tutti i soggetti operanti nel settore dell'intermodalità e non solo gli interporti. Questa filosofia potrebbe essere proseguita dalla normativa in oggetto.

Ulteriormente riteniamo serva più attenzione al tema dell'art.7 riguardante il finanziamento degli interporti rispetto a cui sarebbe utile capire quali tipologie di intervento sono finanziabili.

Infine potrebbe essere utile inserire alcune norme in materia di rifiuti speciali e merci pericolose".

Qual è lo stato di attuazione delle opere strategiche? Rapporto della camera sui dati Anac

(FERPRESS) – Roma, 13 APR – Dopo la frenata dovuta alla pandemia, alla crisi energetica, all'aumento dei prezzi delle materie prime e ai tempi necessari per la definizione delle regole e della governance del Piano, una nuova ripartenza emerge dal Rapporto intermedio sulle infrastrutture prioritarie della programmazione Pnrr-Pnc predisposto dal Servizio Studi della Camera dei deputati in collaborazione con l'Autorità nazionale Anticorruzione e l'Istituto di ricerca Cresme.

Il documento, aggiornato al 31 dicembre 2022, è stato presentato il 12 aprile in commissione Ambiente a Montecitorio alla presenza del presidente dell'Anac Giuseppe Busia. A trainare il programma sono le infrastrutture ferroviarie il cui costo complessivo ammonta a circa 96,5 miliardi (il 73% del costo totale).

Nella seconda metà del 2022 il mercato delle opere pubbliche accelera e nell'ultimo mese dell'anno raggiunge il valore record mensile di oltre 21,2 miliardi di lavori in gara. Di questi, 8,3 miliardi sono relativi a infrastrutture prioritarie della programmazione Pnrr-Pnc, 8,2 miliardi a altre opere Pnrr-Pnc e 4,7 miliardi a altre opere pubbliche.

Nel 2022 sono state autorizzate 125 procedure di affidamento dei lavori per la realizzazione di infrastrutture prioritarie della programmazione Pnrr-Pnc per un ammontare complessivo di oltre

17,7 miliardi. Il 94% degli importi, pari a 16,6 miliardi, per il 70% dei bandi (88) è affidato con appalto integrato. Le restanti quote del 6% del valore in gara, 1,1 miliardi per 37 bandi, è affidato con appalti di sola esecuzione lavori.

10,8 miliardi di euro, il 61% degli importi messi in gara per infrastrutture prioritarie dal programma Pnrr-Pnc, sono relativi a lavori da realizzare nelle 6 regioni del Sud e nelle due isole maggiori. Il 38% degli importi, 6,8 miliardi, è invece relativo a lavori da realizzare nelle 12 regioni del Centro-Nord. Ma la forte accelerazione in atto interessa tutto il Paese.

“Questo rapporto, elaborato in collaborazione con l’Autorità e grazie alle ricchissime informazioni della Banca Dati Anac, dimostra ancora una volta di più quanto sia fondamentale disporre di dati, ampi precisi e corretti, per governare l’intero processo del Pnrr e dei grandi investimenti pubblici”, ha dichiarato in Commissione il Presidente Anac Giuseppe Busia. “Questo è uno dei vantaggi straordinari di una banca Dati dei Contratti Pubblici come la nostra, che contiene oltre 60 milioni di appalti, e che permette di monitorare i valori, i tempi e l’andamento di tutte le opere pubbliche”.

[Consulta il Rapporto](#)

RFI e ICMQ elaborano linee guida per progettare le stazioni del futuro

(FERPRESS) – Roma, 5 APR – Il protocollo di sostenibilità Envision applicato alle stazioni del futuro, destinate a diventare hub della mobilità integrata per rispondere alla duplice funzione di nodo trasportistico e polo di attrazione, in osmosi con il contesto urbano.

La Direzione Stazioni di Rete Ferroviaria Italiana, Società capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, e ICMQ, ente certificatore del protocollo Envision in Italia per le costruzioni, hanno redatto insieme un dettagliato vademecum rivolto a tutti gli attori coinvolti nella progettazione di interventi che interessano le stazioni ferroviarie, esistenti o di prossima realizzazione.

Il documento è il risultato di un gruppo di lavoro che si è confrontato sul tema stazioni allo scopo di garantire, sin dalle prime fasi di fattibilità tecnica ed economica, elevati standard qualitativi ed alte performance in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, in linea con gli obiettivi definiti dall’Unione Europea, impegnata nel promuovere la transizione verso un’economia sicura, climaticamente neutra, resiliente ai cambiamenti climatici, più efficiente e circolare.

L’adozione del protocollo consente di soddisfare e garantire, attraverso un rigoroso sistema di rating certificato da un organismo indipendente, il raggiungimento di questi stessi obiettivi nella fase progettuale e nella fase realizzativa. Un indispensabile strumento di ausilio alla rendicontazione degli investimenti in grado, oltretutto, di dare visibilità e comunicare alla comunità e agli stakeholder coinvolti l’impegno concreto e trasparente di RFI nel contribuire fattivamente alla transizione del Paese verso un’economia sostenibile.

Il protocollo Envision è uno strumento funzionale ad orientare i progetti nel rispetto di elevati standard qualitativi e in chiave sostenibile. Il suo approccio strategico consente di integrare gli interventi previsti per le stazioni al contesto ambientale, storico e sociale di riferimento, al fine di soddisfare nel migliore dei modi le esigenze di un sempre maggior numero di persone che transitano nelle stazioni e vivono il loro “intorno” urbano.

Per tale ragione Rete Ferroviaria Italiana ha deciso di intraprendere questo percorso applicando il protocollo Envision nell’ambito del Piano Integrato Stazioni, coerentemente con gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo FS.

Le linee guida contenute nel documento di analisi redatto insieme a ICMQ (Istituto Certificazione e Marchio Qualità) si pongono come un valido supporto al manuale di riferimento dell’Institute for Sustainable Infrastructure (ISI), ritenuto lo strumento principale nel processo di certificazione e di applicazione del protocollo Envision.

Fruitori della linea guida saranno le strutture interne di RFI e tutte le Società del Gruppo FS coinvolte nelle attività di progettazione, i progettisti esterni aggiudicatari degli Accordi Quadro e gli operatori coinvolti nella realizzazione delle opere. Le linee guida potranno essere applicate ai seguenti interventi:

- nuove stazioni ferroviarie;
- stazioni esistenti, da riqualificare;
- stazioni esistenti, sospese dall'esercizio, da riattivare e rifunionalizzare.

I perimetri delle opere da progettare e realizzare possono riguardare ambiti infrastrutturali ferroviari e ricomprendere la realizzazione o riqualificazione di piazze, viabilità, piste ciclabili, aree verdi e aree di sosta.

Imprescindibile, e fattore chiave per il successo, il coinvolgimento attivo e sinergico di tutti gli stakeholder.

ANITA critica dichiarazione d'intenti tra Tirolo, Baviera, Alto Adige e sistema di slot per mezzi pesanti

(FERPRESS) – Roma, 12 APR – Nella giornata di domani si terrà a Kufstein un vertice tra il governatore del Tirolo Anton Mattle, il primo ministro della Baviera Markus Söder e il governatore dell'Alto Adige Arno Kompatscher per presentare e firmare una dichiarazione d'intenti su un sistema di gestione digitale del traffico lungo il corridoio del Brennero.

“Il sistema di gestione del traffico regolato tramite la prenotazione obbligatoria dei transiti di mezzi pesanti sull'asse del Brennero che Mattle, Söder e Kompatscher si apprestano a sostenere congiuntamente, è contrario al principio di libera circolazione, uno dei pilastri su cui si fonda l'Unione europea – ha dichiarato il Presidente di ANITA Thomas Baumgartner – oltre che risultare di impossibile attuazione sia dal punto di vista pratico, sia da quello operativo.”

I dubbi sulla tenuta giuridica di una tale sistema, sono indirettamente confermati dal contenuto della stessa dichiarazione di intenti, laddove viene espressamente richiamata la necessità di un accordo intergovernativo di ratifica del progetto da parte dei rispettivi Governi nazionali, nonché dalla Commissione europea, “per offrire una base giuridica alla realizzazione congiunta di un sistema digitale di regolamentazione del traffico”.

La questione dell'infondatezza giuridica è posta anche dal Prof. Peter Hilpold, docente di diritto internazionale ed europeo all'Università di Innsbruck, secondo il quale il rispetto del diritto dell'Unione Europea non conosce alternative. “Con l'introduzione di un sistema di prenotazione obbligatoria dei transiti in questo momento si rischia di partire dal tetto e non dalle fondamenta. In un sistema retto dal principio del governo del diritto, come quello dell'Unione Europea, si crea una situazione poco trasparente e un precedente non solo pericoloso ma anche costoso per tutti gli Stati e territori coinvolti” – dichiara il Prof. Hilpold.

“Il piano in 10 punti di Berlino del 2019, richiamato nelle premesse della dichiarazione di intenti, già prevedeva una stretta collaborazione tra Austria e Germania per la realizzazione di un sistema intelligente di controllo dei mezzi pesanti – prosegue Baumgartner – a distanza di quattro anni non si è mai concretizzato a dimostrazione della complessità del progetto, che nuovamente si intende riproporre.”

Considerato che la dichiarazione ha a cuore la gestione sostenibile del traffico nel corridoio del Brennero, prima di pensare all'introduzione di sistemi di gestione digitali del traffico, sarebbe opportuno un impegno prioritario per la realizzazione delle opere necessarie per il potenziamento del tracciato ferroviario sul territorio bavarese verso la galleria di base del Brennero, sul cui versante insistono preoccupanti ritardi.

“Continuiamo a essere convinti – conclude Baumgartner – che l’unica soluzione per fluidificare il traffico e diminuire la congestione lungo il Brennero resta sempre quella di eliminare i divieti di circolazione e i pedaggi notturni per i mezzi pesanti.”

"Le Alpi al centro delle politiche di trasporto per la competitività dell'economia italiana" - mercoledì 19 aprile a Roma il convegno di ANITA

Roma, 14 aprile 2023 – Si terrà mercoledì 19 aprile, presso il Centro Studi Americani di Roma, il convegno organizzato da ANITA dal titolo “Le Alpi al centro delle politiche di trasporto per la competitività dell’economia italiana”, pensato dall’Associazione per sensibilizzare l’opinione pubblica sulle problematiche esistenti nell’attraversamento via strada e via ferrovia dell’arco alpino, che vanno messe al centro del dibattito pubblico per il ruolo strategico che rivestono per il trasporto delle merci da e verso l’Europa.

Durante la giornata si affronteranno le attuali criticità, e gli scenari per il trasferimento delle merci attraverso le Alpi in condizioni di maggiore efficienza e sostenibilità, a vantaggio non solo del settore ma dell’intera economia nazionale.

L’evento verrà aperto dal discorso introduttivo del Presidente di ANITA Thomas Baumgartner, che metterà in luce le priorità attuali e la visione a medio e lungo termine dell’Associazione per raggiungere una piena efficienza del trasporto stradale e ferroviario attraverso i confini nazionali.

Nella prima parte del convegno interverranno anche il Direttore del Centro Studi di Confindustria Alessandro Fontana, l’esperto di trasporti transalpini e Consulente dell’Alpine Traffic Observatory Giancarlo Bertalero, il Direttore TRT Trasporti e Territorio e Consulente dell’Alpine Traffic Observatory Enrico Pastori e il Capo Delegazione per l’Italia del Comitato permanente della Convenzione delle Alpi Paolo Angelini.

Per approfondire maggiormente le tematiche relative ai diversi valichi alpini, si svolgeranno tre tavole rotonde, attraverso le quali verranno discussi da illustri relatori le problematiche inerenti all’attraversamento dei confini e le possibili risoluzioni per il settore del trasporto merci italiano.

La prima tavola rotonda, coordinata da Giancarlo Bertalero, approfondirà il tema del passaggio attraverso il confine francese e vedrà la partecipazione dell’Amministratore Delegato di Captrain Italia Mauro Pessano, del Direttore Generale di SFTRF Tunnel Frejus Alain Chabert, dell’Amministratore Delegato di SITMB Traforo Monte Bianco Mirko Nanni e del Capo Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Responsabile CIG Italia Francia per le Alpi del Sud Enrico Maria Pujia.

Enrico Pastori coordinerà i lavori della seconda tavola rotonda, relativa al versante svizzero, all’interno della quale interverranno l’Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics Gianpiero Strisciuglio, il Direttore di Hupac Bernhard Kunz, l’esperto di trasporti dell’Ambasciata svizzera a Roma Lorenzo Bondolfi e il Responsabile dei Rapporti Internazionali di ANAS Domenico Crocco.

La terza tavola rotonda, che porrà un focus specifico sul confine austriaco, coordinata dal Direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili, vedrà la partecipazione del Responsabile Market & Business

Development della Camera di Commercio Italo-Germanica Sebastian Euchenhofer, del Delegato di Confindustria per gli Affari europei e Vice Presidente di Business Europe Stefan Pan, del Direttore Strategia e Sostenibilità di RFI Gianfranco Pignatone e del Direttore Tecnico Generale di Autostrada del Brennero Carlo Costa.

Durante l'evento sono inoltre previsti gli interventi istituzionali del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, del Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati Salvatore Deidda e del Presidente della Commissione XIV Politiche UE della Camera dei Deputati Alessandro Giglio Vigna.

Gruppo FS: ricavi per 13,7 miliardi e utile in crescita nel bilancio 2022

Oltre 300 gare lanciate nelle infrastrutture per circa 26 miliardi di euro



Sono cresciuti del 12% i ricavi operativi del Gruppo FS nel 2022 raggiungendo quota 13,7 miliardi di euro, +1,4 miliardi rispetto al 2021. Trend positivo, più 5%, anche per l'utile netto che è pari a 202 milioni di euro. Oltre 300 gare lanciate nelle infrastrutture per circa 26 miliardi di euro, rispettando nell'ambito PNRR i tempi stabiliti dall'Europa.

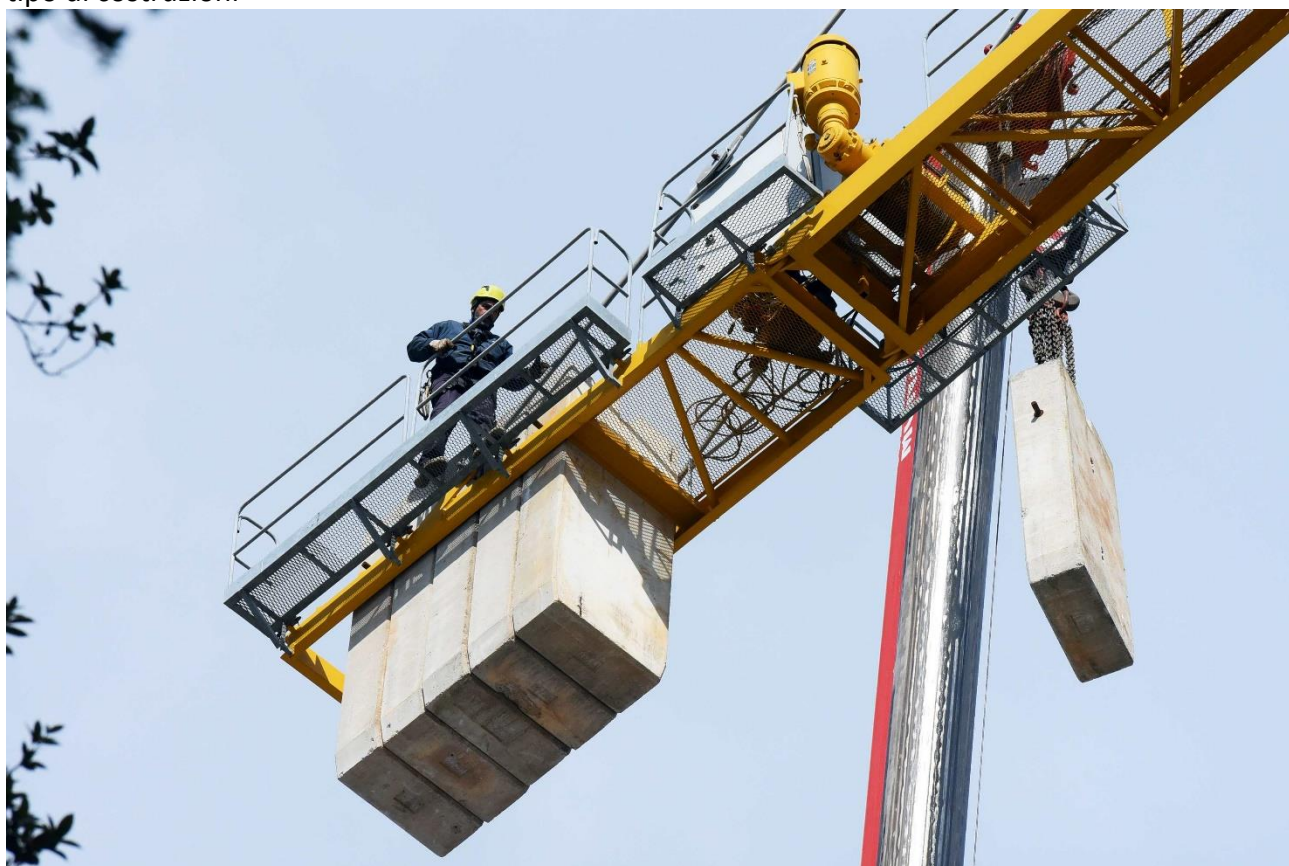
È quanto emerge dalla Relazione finanziaria annuale del Gruppo FS, approvata il 6 aprile dal CDA di FS Italiane i cui dettagli sono riportati in un articolo di FS News. Come si legge, a crescere sono i margini operativi del Gruppo guidato da Luigi Ferraris, con EBIT e EBITDA che nel 2022 sono aumentati rispettivamente del 36% e del 17% e, al netto dei ristori Covid ridotti di circa 800 milioni rispetto al 2021, addirittura del 112% e 119%. **Tutto questo anche grazie a una nuova governance**

del Gruppo, suddiviso in quattro poli di business, che comincia a produrre i primi significativi risultati.

“I positivi risultati conseguiti nel 2022 – ha dichiarato Luigi Ferraris, **Amministratore Delegato del Gruppo FS** - confermano il ruolo chiave del Gruppo FS nel dotare il Paese di un sistema infrastrutturale, di mobilità e di logistica merci efficiente e integrato, nonché nel contribuire a rendere le nostre città più sostenibili. **La crescita dei ricavi in un anno del 12% è frutto della capacità operativa del Gruppo che ha permesso di cogliere il consistente aumento della domanda di mobilità di persone che ha visto raddoppiare, rispetto al 2021, i viaggiatori delle Freccie.** Tutti gli indicatori economici sono in crescita trainati dalla gestione ordinaria, con l’EBITDA in miglioramento di oltre 1,1 miliardi di euro, tenendo conto della drastica riduzione nel 2022 rispetto al 2021 per circa 800 milioni di euro dei ristori Covid. Il Gruppo chiude con un +5% di utile netto. I risultati conseguiti e le attività avviate costituiscono una base solida per portare a completamento gli ulteriori obiettivi legati al PNRR, le altre opere strategiche per il Paese e favorire lo sviluppo di una nuova mobilità integrata.”
Articolo completo su FS News

Cemento sostenibile: arricchirlo con bicarbonato può assorbire le emissioni di CO2

Uno studio dell’Istituto di Tecnologia del Massachusetts potrebbe aprire la strada ad un nuovo di tipo di costruzioni



È stato pubblicato sulla rivista dell’Accademia delle Scienze degli Stati Uniti, la Pnas Nexus, lo scorso 28 marzo 2023, il risultato di uno studio condotto da ricercatori dell’Istituto di tecnologia del Massachusetts che potrebbe portare alla produzione di un cemento sostenibile. A riportarlo è un’agenzia Ansa.

Il team di studiosi ha infatti scoperto che arricchire di bicarbonato il cemento porta alla creazione al suo interno di una vera e propria trappola per la Co2 in eccesso. Tutto ciò sarebbe reso possibile da

un processo chimico detto di carbonatazione. Per capire l'importanza di questa scoperta, occorre però fare un passo indietro e considerare che il cemento, ingrediente fondamentale del calcestruzzo che si ottiene mescolando una polvere di silicati a cui aggiungere sabbia, ghiaia e acqua, ha una filiera responsabile di un'enorme quantità di emissioni di gas serra: da sola produce circa l'8% delle emissioni globali di CO₂. Ridurre anche di pochi punti percentuali le emissioni in qualsiasi punto del processo, che sia l'estrazione dei materiali, la messa in opera o la produzione chimica, può avere un grande impatto per la sostenibilità. La reazione tenuta sotto controllo e analizzata nel dettaglio dai ricercatori è la cosiddetta carbonatazione, reazione chiave di tutto il processo chimico che porta alla produzione di cemento perché a seconda di come avviene può influenzare la stabilità del prodotto. Con essa, infatti, il cemento sottrae CO₂: i composti idrati nel cemento (principalmente idrossido di calcio e silicati di calcio e alluminio) reagiscono con il CO₂ nell'aria per formare carbonati. La scoperta è avvenuta inserendo un quantitativo di semplice bicarbonato nella fase iniziale (e non in fase avanzata). Tutto ciò non compromette l'integrità strutturale del materiale, pur consentendo di arrivare ad incorporare quantità significative di CO₂ (fino al 15% in peso) nella matrice cementante. Fatta in questo modo, la carbonatazione fornisce quindi una via per ridurre l'impronta ambientale dei materiali cementizi attraverso l'assorbimento e lo stoccaggio a lungo termine della CO₂.

Rimuovere dall'aria miliardi di tonnellate di anidride carbonica è l'obiettivo che l'Unione Europea, gli Stati Uniti e altri paesi si sono prefissati di raggiungere entro il 2050 e questa scoperta potrebbe contribuire a superare la sfida climatica.

FNM assume autisti: costi patente a carico azienda e premio di 3.000 euro

(FERPRESS) – Milano, 12 APR – Una proposta rivolta ai giovani di età compresa tra i 21 e 29 anni che prevede uno stage di 6 mesi retribuito e finalizzato al conseguimento della patente D-E e CQC, con costi totalmente a carico dell'azienda, l'assunzione a tempo indeterminato e un premio di ingresso di 3.000 euro.

Questa è l'offerta di FNM Autoservizi per ricercare e formare i nuovi conducenti di autobus che saranno in servizio sulle linee dell'azienda nelle province di Milano, Como, Varese e Brescia.

Il PERCORSO FORMATIVO – Il percorso formativo ideato da FNMA prevede uno stage della durata di 6 mesi retribuito a 600 euro mensili durante la quale sarà possibile conseguire la patente D-E e CQC con tutti i costi sostenuti dall'azienda, aumentando così il valore della proposta formativa. Al termine dello stage, a coloro che avranno superato positivamente gli esami e ottenuto l'idoneità verrà proposta l'assunzione a tempo indeterminato come Operatore di esercizio con il parametro 140 del contratto CCNL Autoferrotranvieri. A fronte del percorso professionalizzante ricevuto, al nuovo assunto viene richiesto di sottoscrivere l'impegno di restare in servizio presso FNMA per almeno tre anni. Il nuovo assunto sarà gratificato inoltre di un premio di ingresso di 3.000 euro che sarà corrisposto in tre diverse tranche, l'ultima al trentaseiesimo mese dall'assunzione. Un significativo pacchetto welfare che comprende servizi per la salute, l'educazione dei figli, la formazione e il tempo libero affianca e completa la retribuzione per i nuovi autisti.

REQUISITI – La selezione aperta da FNMA è rivolta a tutte le persone comprese tra i 21 e i 29 anni dotate di diploma, patente B, conoscenza della lingua italiana e idoneità fisica psico-attitudinale alla mansione. Si richiedono inoltre la disponibilità a lavorare su turni, passione per la guida e una buona predisposizione alle relazioni interpersonali.

Ponte sullo Stretto: Cascetta, va fatto ma va rivisto il progetto così come l'architettura finanziaria

(FERPRESS) – Roma, 14 SET – “L'utilità di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina è già oggi sufficientemente più che provata: ovviamente sarà ancora più utile una volta che saranno completati gli investimenti ferroviari sia lato Sicilia sia lato Calabria”. Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto presso l'Universitas Mercatorum di Roma, ma soprattutto “studioso meridionale e meridionalista” come lui stesso ha tenuto a definirsi, è intervenuto in audizione delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera, nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

Cascetta ha esordito condividendo la scelta del decreto di riconoscere la priorità della realizzazione del Ponte, ricordando che queste erano già le conclusioni del Rapporto di valutazione della Commissione insediata a suo tempo dal MIMS, anche se il decreto non vi fa riferimento. Cascetta ha ricordato che, già oggi, il costo che la collettività paga con 11 milioni di persone coinvolte nell'area e oltre un milione di camion che ogni anno attraversano lo Stretto verrebbe ripagato dalla realizzazione di un collegamento stabile, così come affermato proprio nello studio citato, che è stato anche oggetto di esame in Parlamento con approvazioni di ordini del giorno e che considerava l'utilità del Ponte, solo ponendo in valutazione la scelta tra un manufatto a tre campate oppure a campata unica, che risulta la scelta oggi contenuta nel decreto. L'esperto ha altresì ricordato che un'altra delle raccomandazioni dello studio era che andava valutato l'intero sistema dei collegamenti per garantire l'attraversamento stabile, e non la semplice questione del Ponte, perché le parti a terra sia dal lato Sicilia che dal lato Calabria impongono di realizzare 40 chilometri di nuove linee ferroviarie (75% in galleria) e 20 km stradali (di cui il 65% in galleria), che costano più dell'opera di attraversamento.

Cascetta ha poi sottolineato che sarà comunque necessaria una nuova progettazione, citata nel decreto, e che sarebbe un errore far riferimento solo al Ponte e non all'intero sistema dei collegamenti. Il costo di 11 miliardi indicato nel vecchio studio di fattibilità del 2012 prevede correttamente gli interventi sia per la realizzazione del manufatto che degli interventi a terra, ma quel progetto va necessariamente rivisto e aggiornato (come del resto correttamente indicato nel decreto) per tener conto delle nuove norme in materia di sicurezza e antisismiche e per gli attraversamenti in galleria. Nella revisione del progetto che va comunque prevista – ha osservato ancora Cascetta – vanno considerati non solo gli aspetti relativi alla costruzione del ponte, ma – secondo lo studioso – andrebbe valutata anche l'opportunità di rivedere alcune scelte riguardanti i collegamenti. Cascetta ha ricordato, a titolo di esempio, che il vecchio progetto prevedeva la realizzazione di cinque stazioni ferroviarie nell'area di Messina, un investimento impegnativo e che oggi potrebbe non essere più giustificato vista l'evoluzione del sistema dei trasporti della città messinese, dove nel frattempo è stata realizzata una rete tramviaria di superficie e molte condizioni urbanistiche sono mutate, ma dove è soprattutto mutata la capacità ferroviaria dell'intera Sicilia, dove sono previsti importanti investimenti all'epoca solo ipotizzati. In sostanza, a distanza di 15 anni, vanno tenute presenti le novità intervenute sia a livello normativo che di fabbisogno del territorio. Un altro punto dirimente – secondo Cascetta – è rivedere l'architettura finanziaria del progetto, perché quella prevista nell'ipotesi di project financing del 2012 si presta a molte perplessità. Lo studioso ha ricordato che il progetto 2012 prevedeva che l'equity del soggetto aggiudicatario della gara più il ricorso del finanziamento a debito coprisse l'86,7% del costo dell'opera. Oggi questo meccanismo – ha sottolineato ancora lo studioso – appare molto critico, perché influirebbe inevitabilmente sul costo dei pedaggi per l'attraversamento del Ponte, vanificando uno degli obiettivi principali dell'attraversamento stabile, cioè ridurre la distanza “reale” che separa la Sicilia dal

continente (Cascetta ha spiegato che, dal punto di vista fisico, la distanza tra Sicilia e Calabria è di tre chilometri, ma – dal punto di vista del tempo di attraversamento e dei costi di tragitto è come se fosse di 200 chilometri): pedaggi molto elevati lascerebbero la Sicilia isolata al centro del Mediterraneo, non al centro dell'economia meridionale del nostro Paese, e la politica tariffaria dovrebbe quindi coprire solo i costi di manutenzione. Tutti questi aspetti – ha concluso Cascetta – giustificano la necessità di una revisione e aggiornamento del progetto, come del resto previsto nel decreto, anche se finora solo con indicazioni di massima.

Le audizioni per la valutazione del decreto proseguiranno nelle Commissioni Ambiente e Trasporti con l'audizione di altri esperti, associazioni e organismi.

REGIONE LAZIO

AdR: cresce l'area di imbarco A. Molo di 25mq con nuove tecnologie a servizio dei passeggeri

(FERPRESS) – Fiumicino, 12 APR – A meno di un anno dall'inaugurazione dell'area di imbarco A del Leonardo da Vinci, è stata riaperta oggi la nuova area d'imbarco del Terminal 1, con una capacità di 6 milioni di passeggeri in partenza ogni anno verso destinazioni nazionali e Schengen.

Si tratta di un'infrastruttura all'avanguardia, dotata di 22 gate, di cui oltre la metà attrezzati con pontili per l'imbarco. In linea con gli investimenti realizzati da AdR, anche per questo progetto si è puntato su qualità, sostenibilità e innovazione. In particolare, gli interventi effettuati hanno riguardato tutte le componenti strutturali e impiantistiche, per una progettazione rivolta a massimizzare gli spazi dedicati ai passeggeri e agevolarne l'orientamento. In questa logica, grande novità la possibilità per i passeggeri, inquadrando un QR code posizionato sui leadwall dei gate di imbarco, di ascoltare via podcast una guida della destinazione di arrivo con curiosità e luoghi da non perdere che può essere scaricata e portata anche in volo. Il podcast prodotto è frutto della collaborazione tra Aeroporti di Roma e Chora Media, e rientra nel progetto congiunto "Audioporto di Roma Fiumicino", che punta a divulgare notizie, storia e arte grazie a varie serie di podcast tematici.

Nella nuova area d'imbarco, con una superficie complessiva di quasi 25.000 mq, sono previsti 12 nuovi loading bridges per l'imbarco diretto sull'aeromobile, 44 self boarding gate, oltre a colonne digitali integrate nelle strutture. Nella zona arrivi, inoltre, è stato installato un nuovo sistema di smistamento bagagli, con 3 nuovi nastri di riconsegna bagagli per una capacità aggiuntiva di ulteriori 3 milioni di passeggeri l'anno. L'infrastruttura è stata realizzata adottando i più moderni protocolli ambientali, senza effettuare alcuno scavo o aumentare di un solo metro cubo l'infrastruttura esistente e riutilizzando i materiali di costruzione, testimoniando inoltre l'eccellenza italiana da un punto di vista ingegneristico e architettonico. Grazie a questi interventi si potranno ottenere performance energetiche ottimali e consumi ridotti rispetto al passato.

L'apertura al pubblico della nuova infrastruttura aggiunge un ulteriore e fondamentale tassello alla rivisitazione di tutto il nuovo Terminal 1, con un investimento complessivo pari a 500 milioni di euro, che prevede anche l'apertura dell'ex area di imbarco C, prevista prima dell'estate, e la ristrutturazione dell'ex Molo D, che sarà avviata nei prossimi mesi.

L'inaugurazione odierna ha visto gli interventi, tra gli altri, del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, del Sottosegretario alla Cultura, Vittorio Sgarbi, del Presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, dell'Amministratore Delegato di Ita Airways, Fabio Lazzarini, del Presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, del Sindaco della Città Metropolitana e Comune di Roma, Roberto Gualtieri, del Vice Sindaco di Fiumicino, Ezio di Genesio Pagliuca e del Prefetto Fabrizio Gallo, Direttore del Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno. Per il Gruppo, sono intervenuti il

Presidente di Mundys Giampiero Massolo, il Presidente di ADR, Claudio De Vincenti e l'Amministratore Delegato di ADR, Marco Troncone.

“Oggi – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma, Marco Troncone – celebriamo la conclusione di un ulteriore traguardo del progetto di espansione e rivisitazione del Terminal 1, che segue l'apertura del Molo A dello scorso anno. Una tappa importante del grande programma di investimenti di ADR da 10 miliardi di euro al 2046 – di cui 2,5 già realizzati – che ha portato Fiumicino nell'élite globale come qualità del servizio, sostenendo la connettività internazionale dell'Italia e alimentando l'indotto socio-economico: in questo senso, è la testimonianza di un'azienda che mantiene le promesse e supera le aspettative. Con questo potenziamento ci prepariamo al meglio per i prossimi grandi appuntamenti internazionali, primo fra tutti il Giubileo 2025. Continuiamo ad investire con l'ambizione di rappresentare, anche all'estero, un modello di aeroporto in cui emerga, oltre alla qualità, l'innovazione e la sostenibilità in tutte le relative declinazioni, anche l'impegno a valorizzare il patrimonio storico e artistico della Nazione, rappresentato in questa occasione da uno straordinario capolavoro del Bernini”.

“Come Mundys, siamo profondamente impegnati nel supportare il piano di sviluppo di ADR che, ad oggi, ha trasformato lo scalo della Capitale in uno degli aeroporti più apprezzati del mondo” ha dichiarato il Presidente di Mundys, Giampiero Massolo. “Fiumicino – ha proseguito – rappresenta per noi un simbolo del modo in cui vogliamo gestire le infrastrutture, coniugando innovazione tecnologica e attenzione all'ambiente per offrire il miglior servizio possibile ai nostri passeggeri. A livello globale, stiamo attuando un piano quinquennale di investimenti, del valore di oltre 10 miliardi di euro, il cui scopo è innovare le nostre infrastrutture presenti in 24 Paesi, agendo in una logica di mobilità integrata. In questo senso, la collaborazione con i Governi e le altre istituzioni locali, oltre che la stabilità regolatoria, sono requisiti fondamentali per cogliere le nuove sfide della modernità e avviare una rivoluzione del settore infrastrutturale che, dall'Italia, guarda al resto del mondo. Il nostro obiettivo, nei prossimi 5 anni, è diventare il principale operatore di mobilità integrata a livello globale e sono lieto che il nuovo molo e l'ampliamento dell'area di imbarco A rappresentino il primo investimento che, come Mundys, mettiamo da oggi a disposizione dei nostri passeggeri” ha dichiarato il Presidente di Mundys, Giampiero Massolo.

A dare il benvenuto ai passeggeri l'opera donata ad Aeroporti di Roma denominata “LEO” da Marco Lodola, artista che in occasione dei 500 anni dalla morte di Leonardo da Vinci ha voluto rappresentarlo con led luminosi in tanti e diversi colori, in omaggio alla sua luce geniale.

Grazie alla lunga e proficua collaborazione con il Teatro dell'Opera e l'Auditorium Parco della Musica Ennio Morricone, inoltre, durante l'evento passeggeri e ospiti sono stati intrattenuti da due performance musicali.

L'operatività inizierà domani: il primo volo sarà l'AZ2010 di ITA delle ore 07.00 per Milano Linate.

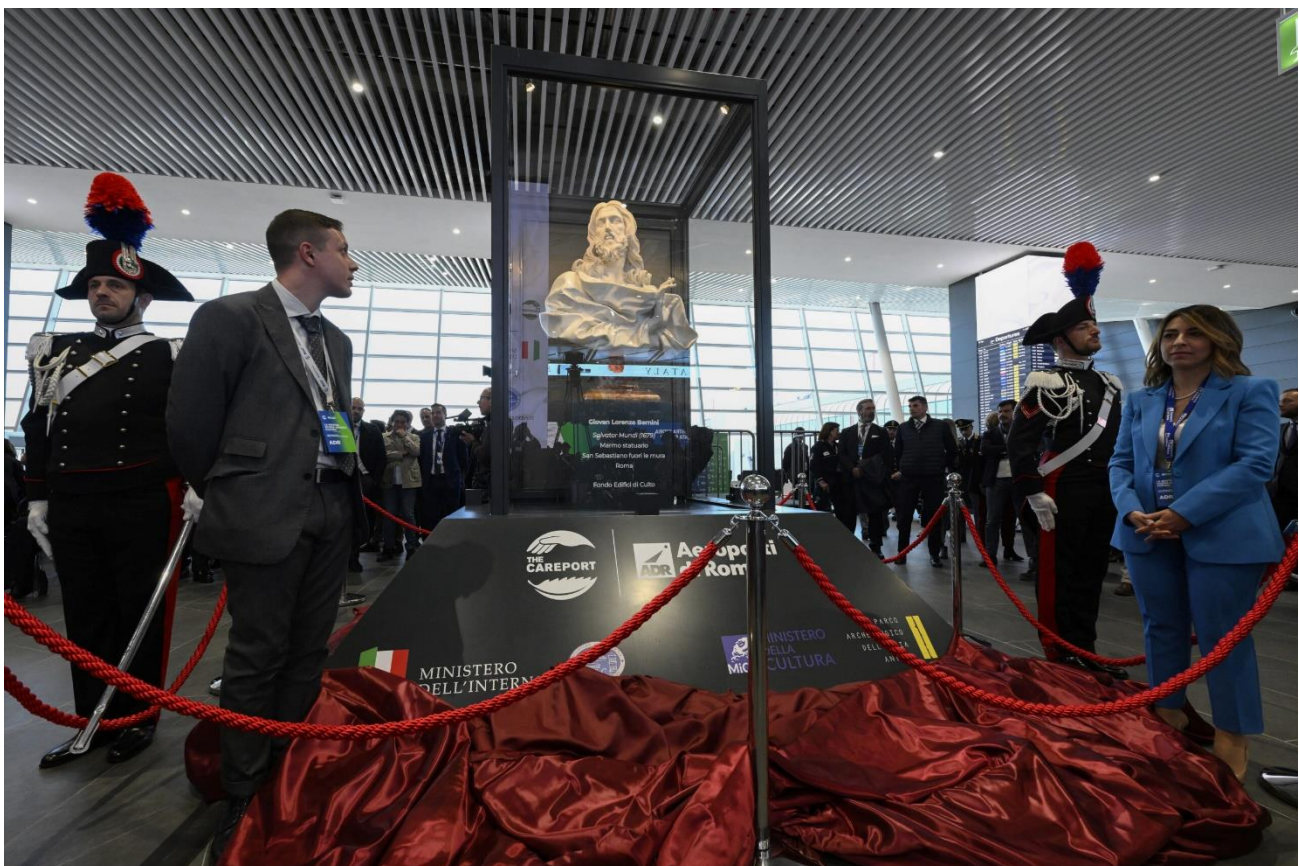
L'infrastruttura, aperta nel 1991, è stata chiusa a luglio 2020 in seguito agli effetti sul traffico aereo indotti dal Covid19. La ristrutturazione, iniziata nell'ottobre del 2022, ha comportato un'ottimizzazione degli spazi operativi con l'obiettivo di aumentare il comfort generale dell'aerostazione. È in questa ottica che l'impostazione funzionale dell'area è stata razionalizzata, garantendo spazi più ampi ai gate, miglioramento tecnologico e nuove aree commerciali. Gli interventi completati consentono un aumento della visibilità dei servizi al passeggero, l'incremento della luminosità degli ambienti grazie all'utilizzo della luce naturale e altezze più ampie dei controsoffitti.

Il concept architettonico dell'area è stato realizzato mediante l'uso delle più avanzate tecnologie edilizie e dei migliori standard di tutela ambientale. Tutta la progettazione e lo sviluppo è “Made in Italy”, curata dal team di architetti e ingegneri di ADR Ingegneria secondo la metodologia Building Information Modeling (BIM), che consente un dialogo in tempo reale tra le diverse componenti di progetto in ottica di abbattere la possibilità di errore e massimizzare la qualità della progettazione.

Grazie alla collaborazione con il Fondo Edifici di Culto del Ministero dell'Interno, i passeggeri in partenza potranno ammirare l'ultima opera del Bernini, il 'Salvator Mundi', testamento spirituale del grande artista, realizzata intorno al 1679 e proveniente dalla Basilica di San Sebastiano Fuori le Mura. L'esposizione si inserisce nella più generale strategia dello hub Leonardo da Vinci di promozione dell'arte e della cultura territoriali e nazionali presso passeggeri italiani ed esteri.

L'opera era stata destinata alla regina Cristina di Svezia, alla quale Bernini era legato da profonda stima e amicizia. Alla morte della regina, il Busto venne donato a Papa Innocenzo X, ma dopo ulteriori passaggi se ne persero le tracce. Fu ritrovato nella chiesa romana solo recentemente, circa vent'anni fa.

La scultura raffigura Cristo benedicente a mezzo busto: il volto di Cristo, adornato da una lunga capigliatura, si gira verso destra e ha una espressione di grande serenità e maestosità, mentre la mano destra in atto di benedire si accosta al petto verso sinistra. Un ricco panneggio avvolge il busto e contribuisce, con le pieghe profonde che creano un forte contrasto tra luci e ombre, a creare un senso di movimento accentuato dal leggero contrapposto del corpo. L'opera si presenta carica di intensità spirituale che, nel progetto originale, era accentuata dalla presenza di un basamento sottostante costituito da due angeli inginocchiati che sorreggono con entrambi le mani il simulacro, in modo che l'immagine del Cristo venisse portata in trionfo. La scultura di 106 cm. di altezza x 105 di larghezza e 65 spessore è il testamento spirituale del grande artista che ormai alla fine della sua vita volle consegnare al mondo le sue riflessioni sulla vita e la morte.



Patané, con nuova area imbarco Fiumicino necessario migliorare connessioni da e verso lo scalo

(FERPRESS) – Roma, 13 APR – “Lo sviluppo dell’Aeroporto di Fiumicino, con la nuova area di imbarco inaugurata da Rome Airports, è strategico e deve andare di pari passo con l’impegno delle istituzioni

per il miglioramento delle connessioni dell'Area Metropolitana e della Regione Lazio da e verso lo scalo”.

Lo scrive in un post su Facebook l'assessore ai Trasporti di Roma Capitale, Eugenio Patané. “Potere accogliere più visitatori significa anche garantire una rete ben strutturata di collegamenti con Roma Capitale. Vanno in questa direzione gli interventi presentati alcune settimane fa sull'ampliamento della stazione ferroviaria dello scalo di Fiumicino, che passerà da tre a cinque binari, l'arrivo dell'Alta velocità, l'allargamento delle principali strade di accesso, con una serie di opere su svincoli e cavalcavia. In questo scenario, inoltre, resta essenziale accelerare con la chiusura dell'anello ferroviario, intercettando la domanda di mobilità nel quadrante nord-ovest di Roma. Ma anche per collegare l'Alta velocità da Firenze e Napoli e distribuire meglio i flussi ferroviari per l'aeroporto.

Dobbiamo poi proseguire sulla strada della logistica di ultima generazione, che proprio a Fiumicino permetterà la partenza dei droni commerciali, collegati con la stazione Roma Termini attraverso un apposito verti-porto. Altra grande innovazione sarà poi la funivia della Magliana, un progetto che consentirà di collegare in 5 minuti, attraverso il trasporto pubblico, l'intero quadrante dell'Eur con l'Aeroporto di Fiumicino, con una capacità di trasporto di 1200 passeggeri l'ora”.

FCO Connect: operativo in stazione ferroviaria banco check-in ITA Airways

(FERPRESS) – Fiumicino, 7 APR – È operativo, in via sperimentale, il nuovo servizio di banco check-in presso la stazione ferroviaria dell'aeroporto di Fiumicino, che permetterà ai passeggeri in arrivo con un biglietto Alta Velocità di Trenitalia in prosecuzione con i voli del network internazionale ed intercontinentale operati da ITA Airways, di consegnare il bagaglio direttamente presso la stazione dell'aeroporto, per poi ritirarlo presso la destinazione finale.

Il banco check-in dedicato sarà aperto tutti i giorni dalle 7 alle 19 anche in modalità “Drop-Off” per chi ha effettuato l'accettazione online.

Sono esclusi i passeggeri diretti negli USA e in Israele che, per espressa richiesta delle Autorità dei Paesi di destinazione, dovranno effettuare l'accettazione presso i banchi nel terminal di partenza.

ROMA CAPITALE

Roma: iniziata installazione dei nuovi varchi per la ztl fascia verde

(FERPRESS) – Roma, 12 APR – Al via l'installazione di 51 nuovi varchi posti lungo il perimetro della Ztl Fascia Verde.

“Con l'installazione dei varchi – spiega l'Assessore alla Mobilità Eugenio Patané – diamo concretezza al provvedimento approvato lo scorso novembre, che ha l'obiettivo di tutelare la salute e migliorare la qualità della vita dei cittadini, perché riduce l'inquinamento e le emissioni nel rispetto delle normative europee. Con la segnaletica e i nuovi varchi saranno resi cogenti i divieti esistenti: le auto Euro 0, 1 e 2 benzina ed Euro 1, 2 e 3 diesel non potranno più entrare né essere parcheggiate all'interno del perimetro della nuova Ztl Fascia Verde. Poi da novembre 2023 anche i diesel Euro 4 usciranno dalla Fascia Verde e da novembre 2024 gli Euro 3 benzina”.

I lavori, realizzati da Roma Servizi per la Mobilità, sono partiti con l'installazione dei varchi su Via Tuscolana, angolo viale Palmiro Togliatti, e proseguiranno lungo l'asse di Viale Togliatti, in direzione di via Casilina. Parallelamente sono in fase di avvio le attività sui quadranti ‘Laurentina’ – Via del Serafico, Via del Tintoretto – e ‘Montesacro’ – Via Lampedusa e Viale Adriatico.

“Roma Servizi per la Mobilità – conclude Patanè – realizzerà opere di scavo e ripristino della pavimentazione, con possibilità di lievi modifiche alla configurazione attuale dei marciapiedi o degli spartitraffico esistenti, finalizzate alla installazione e al cablaggio dei sostegni per gli apparati di controllo elettronico dei transiti veicolari e della relativa segnaletica, comprensiva di pannelli a messaggio variabile. L’ultimazione delle opere è prevista per la fine del mese di ottobre”.

Roma: conclusa la conferenza di servizi per la tranvia Tiburtina-Ponte Mammolo

(FERPRESS) – Roma, 14 APR – Si è conclusa la Conferenza di Servizi propedeutica alla realizzazione della tranvia Tiburtina-Ponte Mammolo. Lo ha annunciato Eugenio Patanè, assessore alla Mobilità di Roma Capitale. “La tratta – spiega Patanè – collegherà la stazione Tiburtina alla stazione della Metro B Ponte Mammolo, con fermate previste lungo la via Tiburtina, all’altezza di via di Portonaccio, via Ottoboni, via Galla Placidia, via Bargellini, via di Pietralata e presso la stazione Metro B di Santa Maria del Soccorso.

La Tiburtina-Ponte Mammolo sarà un’infrastruttura strategica per il quadrante sud-est della città anche perché andrà a intersecarsi con la tratta Ponte Mammolo-Togliatti e con la Verano-Tiburtina, creando un’importante intelaiatura di trasporto pubblico su ferro con le linee tram già esistenti, dirette verso il centro della città”.

Bonus trasporti: dal 17 aprile disponibile la piattaforma digitale per accedere al contributo

(FERPRESS) – Roma, 14 APR – Dalle ore 8 di lunedì 17 aprile prossimo sarà attiva la piattaforma digitale per accedere al Bonus trasporti del 2023, il beneficio per studenti, lavoratori, pensionati e cittadini con un reddito complessivo nel 2022 non superiore a 20mila euro. La domanda potrà essere inviata accedendo su bonustrasporti.lavoro.gov.it con SPID o Carta di Identità Elettronica (CIE) e permetterà di ricevere un contributo fino a 60 euro valido per l’acquisto di un abbonamento mensile, plurimensile e annuale per l’utilizzo di mezzi di trasporto pubblici su gomma e rotaia.

“Abbiamo mantenuto la promessa di accogliere le domande immediatamente dopo il nulla osta della Corte dei Conti – commenta il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, Marina Calderone – per garantire il sostegno del Governo a chi ha più avvertito il peso della crisi a causa di redditi limitati e utilizza il trasporto pubblico per i propri spostamenti”.

Sono 100 i milioni di euro a disposizione, a valere sul Fondo istituito presso il Dicastero come previsto dal decreto-legge 14 gennaio 2023 n. 5, convertito con legge del 10 marzo 2023 n. 23 e dal decreto n. 4/2023 del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, di concerto con i Ministri dell’Economia e delle Finanze e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si potrà fare domanda online del beneficio per sé stessi o per un minore del quale si ha la potestà o la rappresentanza. Ciascun beneficiario potrà chiedere un Bonus trasporti al mese, entro il 31 dicembre 2023 e fino a esaurimento risorse. Restano esclusi i servizi di prima classe, executive, business, club executive, salotto, premium, working area e business salottino.

Prevista la possibilità di chiedere telematicamente l’agevolazione sulla piattaforma e acquistare l’abbonamento fisicamente in biglietteria in un secondo momento, mostrando, al momento dell’acquisto, il codice ricevuto al termine della procedura.

Se necessario consulta sull’Urp online anche le FAQ specifiche sul tema Bonus trasporti.

Roma: in bici da Ponte Milvio a Castel Giubileo. Finiti i lavori di riqualificazione

(FERPRESS) – Roma, 13 APR – Sono da poco terminati i lavori di riqualificazione della pista ciclopedonale Ponte Milvio Castel – Giubileo, la scelta ideale per chi è alla ricerca di un percorso tranquillo, immerso nel verde e semplice anche per i poco allenati.

Gli interventi hanno riqualificato la pavimentazione ammalorata e ripristinato la segnaletica su 2,3 chilometri del percorso e sono stati eseguiti dal Dipartimento Csimu di Roma Capitale alla fine di marzo.

La ciclabile si trova nel territorio del Municipio XV ed è lunga in tutto circa 12 km.

Che sia il punto di partenza o di arrivo, il piazzale di Ponte Milvio, con la sua frenesia cittadina, i bar e ristoranti sempre molto frequentati, offre anche rastrelliere, fontanella e panchine per fare una sosta o prepararsi alla pedalata.

Lasciandosi alle spalle Ponte Milvio, uno dei più antichi di Roma, e l'ottocentesca Torretta Valadier, l'itinerario segue il corso del Tevere e delle sue ampie anse.

Dopo il primissimo tratto, al di sopra gli argini del fiume, si scende e si passa sotto il monumentale Ponte Flaminio, interamente rivestito di travertino. Poco più avanti termina l'area urbanizzata. Lo scenario diventa sempre più naturalistico e ci si può lasciare alle spalle i rumori e l'affollamento della città e godersi i bei paesaggi della campagna romana.

La pista costeggia ed è collegata al Parco di Tor di Quinto, 9 ettari di verde con percorsi che si snodano attorno ad un laghetto creato sfruttando un vaso naturale e con circa 250 alberi, tra pioppi, frassini, carpini e querce.

Pedalando in direzione nord si passa nelle vicinanze dell'Ippodromo di Tor di Quinto, di diversi circoli sportivi e attraverso un ponticello di legno si supera il fosso dell'Acqua Traversa. Arrivati nei pressi di Saxa Rubra e degli studi televisivi della RAI e si prosegue verso Labaro.

Una volta giunti al Gra, è possibile attraversare il fiume all'altezza del ponte di Castel Giubileo per arrivare al termine del percorso.

L'itinerario è semplice senza tanti incroci e piuttosto pianeggiante. È particolarmente adatto alle famiglie, oltre che agli appassionati di bicicletta.

Per offrire un riparo dal sole in alcuni tratti sono state posizionate strutture per piante rampicanti che creano zone d'ombra senza impatto sul paesaggio naturale circostante che rappresenta il valore aggiunto di questo percorso.

Gli accessi sono da via Ponte di Castel Giubileo, via Vitorchiano, via del Baiardo, via di Tor di Quinto, oltre al piazzale Ponte Milvio.

La Ponte Milvio-Castel Giubileo fu realizzata nel 1990 in occasione dei Mondiali di calcio quando si volle dotare la città della cosiddetta "Dorsale Tevere". Successivamente furono realizzati altri tratti, come quello che va da Ponte Risorgimento a Ponte Sublicio, tracciato sulle banchine del fiume.

Oggi la rete ciclabile si estende per circa 320 chilometri che attraversavano la città sia in tratti urbanizzati sia in ville e parchi storici.

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