



News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 20/2023 dal 28 maggio al 5 giugno 2023

con la collaborazione di



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
IATA: le prospettive di redditività delle compagnie aeree si rafforzano	4
Ue: al via oggi le nuove norme per la protezione dei passeggeri del trasporto ferroviario	6
Ue: concordate norme per potenziare sistemi di trasporto intelligenti per trasporti più sicuri ed efficienti.....	8
Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7) – la Posizione di Confindustria.....	9
Divieti al Brennero: Baumgartner (Anita), serve un'azione legale definitiva verso l'Austria	11
Stellantis e Galloo costituiscono joint venture per riciclo veicoli a fine vita	11
Atlante e WFW protagonisti di “Missione E-Mobility Italia: sulla strada della transizione”	12
La presidente della Commissione europea madrina della nave a metanolo verde di Maersk.....	14
Inaugurata in Francia la prima gigafactory europea: produrrà batterie elettriche	15
ITALIA.....	16
MIT: 149.411 immatricolazioni auto a maggio (+23,13% rispetto a maggio 2022) .16	
Conferenza delle Regioni: Toma, arrivano risorse vitali per il TPL pari a 350 mln....	16
La mobilità farà crescere il Pil anche nel secondo trimestre 2023.....	17
Seafuture: Rixi, Italia deve tornare ad avere ruolo primo piano nel Mediterraneo	21
Shipowners & Shipbuildings Forum: i protagonisti del settore a Genova.....	21
Sicurezza stradale: Salvini, provvedimento presto in Aula. Saranno introdotti alcolock e stretta sui monopattini.....	22
RFI: al lavoro per potenziamento della Bologna-Prato per adeguarla a standard Ue per traffico merci.....	22
PNRR: Canelli (ANCI), Piano dei Comuni il più veloce. Governo ci dia fiducia	23
Ansfisa: al via piattaforma online per processo autorizzativo messa in servizio sottosistemi strutturali a terra.....	24
PdL INTERPORTI- riavviata l'esame della legge	24
Osservatorio Contract Logistics PoliMi: mercato della logistica a 100 mld, Nord Est motore del Paese	27
Fondazione FS: avviati i lavori di riqualificazione della rimessa circolare di Torino Smistamento	30

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
Dal 28 maggio al 5 giugno

LAZIO	31
Civitavecchia Porto – AdSP MTCS, Comitato di gestione aumenta le aliquote per finanziare il prolungamento dell'antemurale	31
Gli operatori portuali a Civitavecchia contro la sovrattassa per la diga antemurale	32
ROMA CAPITALE	33
Stellantis e Gallo costituiscono joint venture per riciclo veicoli a fine vita	33
Gruppo FS: RFI lancia gara per nuova fermata Roma Pigneto, valore 100 mln di euro	33
Sangiuliano, il 16 luglio parte treno diretto Roma-Pompei	34
Roma: Patanè, gara per realizzazione fermata Pigneto ottima notizia.....	34
Roma: ok da Giunta a protocollo d'Intesa tra Roma Capitale, Retake, AMA e ATAC su miglioramento decoro urbano	35
Roma: approvata Memoria su Strade Scolastiche. Pratelli-Patanè, obiettivo più vicino	36

INTERNAZIONALE

IATA: le prospettive di redditività delle compagnie aeree si rafforzano

(FERPRESS) – Roma, 5 GIU – L'International Air Transport Association (IATA) ha annunciato un previsto rafforzamento della redditività del settore aereo in un aggiornamento delle sue prospettive per il 2023. I punti salienti includono:

Si prevede che gli utili netti del settore aereo raggiungeranno i 9,8 miliardi di dollari nel 2023 (margine di profitto netto dell'1,2%), che è più del doppio della precedente previsione di 4,7 miliardi di dollari (dicembre 2022).

Gli utili operativi del settore aereo dovrebbero raggiungere i 22,4 miliardi di dollari nel 2023, molto migliorati rispetto alle previsioni di dicembre di un utile operativo di 3,2 miliardi di dollari. È anche più del doppio dell'utile operativo di 10,1 miliardi di dollari stimato per il 2022.

Si prevede che circa 4,35 miliardi di persone viaggeranno nel 2023, il che si avvicina ai 4,54 miliardi che hanno volato nel 2019. I volumi di carico dovrebbero essere di 57,8 milioni di tonnellate, che sono scesi al di sotto dei 61,5 milioni di tonnellate trasportate nel 2019 con un forte rallentamento dei volumi del commercio internazionale.

Si prevede che i ricavi totali cresceranno del 9,7% su base annua a 803 miliardi di dollari. Questa è la prima volta che i ricavi del settore supereranno la soglia degli 800 miliardi di dollari dal 2019 (838 miliardi di dollari). La crescita della spesa dovrebbe essere contenuta ad un incremento annuo dell'8,1%.

La performance finanziaria delle compagnie aeree nel 2023 sta superando le aspettative. La maggiore redditività è supportata da diversi sviluppi positivi. La Cina ha revocato le restrizioni COVID-19 all'inizio dell'anno rispetto a quanto previsto. I ricavi delle merci rimangono al di sopra dei livelli pre-pandemia anche se i volumi non lo sono stati. E, dal lato dei costi, c'è un certo sollievo. I prezzi del carburante per aerei, sebbene ancora elevati, si sono moderati nella prima metà dell'anno", ha affermato Willie Walsh, direttore generale della IATA.

Il ritorno alla redditività netta, pur con un margine di utile netto dell'1,2%, è un risultato importante. In primo luogo, è stato raggiunto in un momento di significative incertezze economiche. E in secondo luogo, segue le perdite più profonde nella storia dell'aviazione (\$ 183,3 miliardi di perdite nette per il 2020-2022 (incluso) per un margine di profitto netto medio del -11,3% in quel periodo). Va notato che il settore aereo è entrato nella crisi del COVID-19 al termine di una serie storica di profitti che ha visto un margine di profitto netto medio del 4,2% per il periodo 2015-2019.

"Le incertezze economiche non hanno smorzato il desiderio di viaggiare, anche se i prezzi dei biglietti hanno assorbito gli elevati costi del carburante. Dopo le profonde perdite di COVID-19, anche un margine di profitto netto dell'1,2% è qualcosa da festeggiare! Ma con le compagnie aeree che guadagnano in media solo \$ 2,25 per passeggero, riparare i bilanci danneggiati e fornire agli investitori rendimenti sostenibili sul loro capitale continuerà a essere una sfida per molte compagnie aeree", ha affermato Walsh.

Driver di Outlook
I ricavi crescono (9,7%) più velocemente delle spese (8,1%), rafforzando la redditività.

Entrate : le entrate del settore dovrebbero raggiungere gli 803 miliardi di dollari nel 2023 (+9,7% rispetto al 2022 e -4,1% rispetto al 2019). Nel 2023 è prevista la disponibilità di un inventario di 34,4 milioni di voli (+24,4% sul 2022, -11,5% sul 2019).

I ricavi dei passeggeri dovrebbero raggiungere i 546 miliardi di dollari (+27% rispetto al 2022, -10% rispetto al 2019). Con le restrizioni COVID-19 ora rimosse in tutti i principali mercati, si prevede che l'industria raggiungerà l'87,8% dei livelli del 2019 di ricavi per chilometri per passeggero (RPK) per l'anno con il rafforzamento del traffico passeggeri nel corso dell'anno. L'elevata domanda di viaggi in molti mercati sta mantenendo forti i rendimenti con un modesto calo dell'1,1% previsto nel 2023 rispetto ai livelli del 2022 (dopo aumenti del 9,8% nel 2022 e del 3,7% nel 2021). I livelli di efficienza sono elevati con un fattore di carico passeggeri medio previsto dell'80,9% per il 2023. Questo è molto vicino alla performance record del 2019 dell'82,6%.

I dati del sondaggio sui passeggeri IATA del maggio 2023 supportano le prospettive ottimistiche, con il 41% dei viaggiatori che indica di aspettarsi di viaggiare di più nei prossimi 12 mesi rispetto all'anno precedente e il 49% prevede di intraprendere lo stesso livello di viaggio. Inoltre, il 77% degli intervistati ha dichiarato di viaggiare già tanto o più di quanto non facesse prima della pandemia.

I ricavi del carico dovrebbero essere di \$ 142,3 miliardi. Sebbene sia in netto calo rispetto ai \$ 210 miliardi nel 2021 e ai \$ 207 miliardi nel 2022, è ben al di sopra dei \$ 100 miliardi guadagnati nel 2019. I rendimenti saranno influenzati negativamente da due fattori: (1) l'aumento della capacità passeggeri che aumenta automaticamente capacità ventrale per il carico e (2) i potenziali effetti negativi sul commercio internazionale delle misure di raffreddamento economico introdotte per combattere l'inflazione. Si prevede che i rendimenti correggeranno con un calo del 28,6% quest'anno, ma rimarranno comunque elevati rispetto a tutti i confronti storici. Si noti che nel 2020 sono stati registrati aumenti di rendimento del 54,7%, del 25,9% nel 2021 e del 7,4% nel 2022. Le spese dovrebbero crescere fino a 781 miliardi di dollari (+8,1% sul 2022 e -1,8% sul 2019).

I costi del carburante per aerei dovrebbero raggiungere una media di \$ 98,5 al barile nel 2023, per una spesa totale di carburante di \$ 215 miliardi. Questo è più economico dei \$ 111,9 al barile precedentemente previsti (dicembre 2022) e del costo medio di \$ 135,6 sperimentato nel 2022.

Gli alti prezzi del greggio sono stati esagerati per le compagnie aeree poiché il crack spread (premio pagato per raffinare il greggio in carburante per aerei) è stato in media di oltre il 34% per il 2022, significativamente al di sopra della media di lungo periodo. Di conseguenza, il carburante era responsabile di quasi il 30% delle spese totali. Negli ultimi mesi, il crack spread si è ridotto e si prevede che il crack spread medio dell'intero anno scenda a circa il 23%, che è più strettamente allineato con il tasso medio storico. I costi del carburante rappresenteranno il 28% della struttura dei costi medi, che è ancora superiore al 24% del 2019.

Le spese diverse dal carburante sono state ben controllate dalle compagnie aeree nonostante le pressioni inflazionistiche. Con i costi fissi distribuiti su una scala di attività più ampia, i costi unitari non di carburante per tonnellata chilometro disponibile (ATK) dovrebbero scendere a 39 centesimi per ATK. Ovvero -6,4% rispetto al 2022

(41,7 cent/ATK) e segna un ritorno ai livelli pre-COVID. I costi totali non legati al carburante dovrebbero raggiungere i 565 miliardi di dollari nel 2023. Rischi

Il contesto economico e geopolitico presenta diversi rischi per le prospettive. Con solo 22,4 miliardi di dollari di utile operativo (2,8%) compreso tra 803 miliardi di dollari di ricavi e 781 miliardi di dollari di spese, la redditività del settore è fragile e potrebbe essere influenzata (positivamente o negativamente) da una serie di fattori. In particolare, occorre tenere in considerazione:

Le misure di lotta contro l'inflazione stanno maturando a ritmi diversi nei diversi mercati. Le banche centrali stanno calibrando i migliori livelli affinché i tassi di interesse abbiano il massimo effetto di raffreddamento sull'inflazione, evitando allo stesso tempo di far precipitare le economie in recessione. Un rialzo anticipato o inferiore dei tassi potrebbe stimolare i mercati a una prospettiva di fine anno più solida. Allo stesso modo, il rischio di recessione rimane. Se la recessione dovesse portare alla perdita di posti di lavoro, le prospettive del settore potrebbero cambiare negativamente.

La guerra in Ucraina non sta avendo un grande impatto sulla redditività della maggior parte delle compagnie aeree. Una pace attualmente imprevedibile potrebbe comportare il potenziale per miglioramenti dei costi con prezzi del petrolio più bassi ed efficienze derivanti dalla rimozione o dall'allentamento delle restrizioni dello spazio aereo. Un'escalation, tuttavia, avrebbe probabilmente prospettive negative per l'aviazione globale. Tensioni geopolitiche già più ampie stanno pesando sul commercio internazionale e qualsiasi escalation di tali tensioni rappresenta un rischio al ribasso per le prospettive del settore. I problemi della catena di approvvigionamento continuano a incidere sul commercio e sugli affari globali. Le catene di approvvigionamento si stanno spostando per colmare le lacune nella resilienza causate dalle attuali tensioni geopolitiche e dalle sfide affrontate durante il COVID-19. Le compagnie aeree sono state direttamente colpite dalle rotture della catena di fornitura di parti di aeromobili che i produttori di aeromobili e motori non sono riusciti a risolvere. Ciò ha un impatto negativo sulla consegna di nuovi aeromobili e sulla capacità delle compagnie aeree di mantenere e implementare le flotte esistenti. Gli oneri dei costi normativi rischiano di aumentare a causa di regolatori sempre più interventisti. In particolare, l'industria potrebbe far fronte a crescenti costi di conformità per regimi di diritti dei passeggeri sempre più punitivi e iniziative ambientali regionali.

Ue: al via oggi le nuove norme per la protezione dei passeggeri del trasporto ferroviario

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Le nuove norme dell'UE per la protezione dei passeggeri nel trasporto ferroviario entrano in vigore oggi. A partire da ora, i passeggeri sono protetti meglio se il loro viaggio viene interrotto e le compagnie ferroviarie devono garantire un'esperienza di viaggio senza problemi per i passeggeri con mobilità ridotta.

L'obbligo per le compagnie ferroviarie di condividere i dati sul traffico e sui viaggi in tempo reale apre anche la strada a offerte di biglietti più competitive.

Le nuove regole stabiliscono una protezione più completa per i passeggeri in caso di interruzione del viaggio:

Laddove ai passeggeri non sia stata offerta una soluzione – entro 100 minuti dall'interruzione – su come continuare il viaggio, avranno un nuovo diritto all'auto-rottaggio. In tali casi, i passeggeri possono ora organizzare essi stessi un viaggio alternativo in treno o in autobus e devono essere rimborsati dal vettore per il costo "necessario, appropriato e ragionevole" del biglietto aggiuntivo. Le compagnie ferroviarie qualificate come "impresa unica" devono ora offrire "biglietti globali", il che significa che i passeggeri hanno più diritti se perdono una coincidenza, compreso il diritto al rimborso del biglietto o al risarcimento, all'alloggio quando un viaggio non può continuare lo stesso giorno, e ai rinfreschi.

I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovranno ora fornire informazioni dinamiche in tempo reale sul traffico e sui viaggi, non solo alle imprese ferroviarie, ma anche ai venditori di biglietti e agli operatori turistici. Aumentando l'accesso ai sistemi di prenotazione delle imprese ferroviarie, le nuove regole consentiranno anche ai venditori e agli operatori di preparare offerte più innovative, come biglietti combinati che coprono diversi vettori e una combinazione di collegamenti non offerti fino ad ora.

Il nuovo quadro comprende diverse nuove disposizioni per rendere il trasporto ferroviario più praticabile per le persone con disabilità o mobilità ridotta. Un'impresa ferroviaria, un venditore di biglietti o un tour operator non può esigere che tale persona sia accompagnata da un'altra persona, a meno che ciò non sia strettamente necessario per rispettare le norme di accesso stabilite. In tal caso, l'accompagnatore ha diritto a viaggiare gratuitamente e ad essere seduto vicino alla persona che sta assistendo. Anche il periodo di pre-notifica per le richieste di assistenza è stato ridotto a 24 ore, significativamente più breve di quello richiesto da altre modalità di trasporto (36 ore per i viaggi in autobus e 48 ore per il settore aereo e marittimo). Sebbene gli Stati membri possano decidere di posticipare l'applicazione di questa norma fino al 30 giugno 2026 al più tardi (e fino a un massimo di 36 ore), possono farlo solo in casi giustificati.

Il nuovo quadro rafforza inoltre i meccanismi di gestione dei reclami e rafforza l'obbligo per le autorità nazionali di cooperare a tale riguardo. In futuro verrà sviluppato un nuovo modulo di compensazione e rimborso standardizzato a livello di UE.

Per stabilire condizioni di parità con gli altri modi di trasporto, il regolamento chiarisce inoltre che le imprese ferroviarie non devono pagare risarcimenti per ritardi o cancellazioni causati da "forza maggiore". Si tratta di circostanze straordinarie non legate al funzionamento della ferrovia, come condizioni meteorologiche estreme, pandemie e attacchi terroristici. La disposizione si applicherebbe solo se il vettore non potesse né impedire né evitare – indipendentemente dalla dovuta diligenza – le conseguenze di tali eventi. Uno sciopero del personale del vettore ferroviario non si qualifica come circostanza straordinaria. La clausola di forza maggiore libererebbe l'impresa ferroviaria solo dal pagamento di indennità per ritardi o soppressioni, non da altri obblighi. Ciò significa che anche quando caso di forza maggiore, l'impresa ferroviaria dovrà comunque rimborsare il costo del biglietto o reindirizzare il passeggero su un altro servizio e fornire assistenza.

Infine, la nuova normativa garantisce anche posti dedicati per le bici assemblate , rendendole obbligatorie per tutti i nuovi treni ordinati dopo il 7 giugno 2025, nonché per i treni oggetto di importanti aggiornamenti a partire da tale data. La nuova legislazione stabilisce anche norme sull'elaborazione di piani da parte delle imprese ferroviarie e delle autorità nazionali su come aumentare e migliorare il trasporto di biciclette e su altre soluzioni che incoraggino l'uso combinato di ferrovie e biciclette.

Ue: concordate norme per potenziare sistemi di trasporto intelligenti per trasporti più sicuri ed efficienti

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – La Commissione accoglie con favore l'accordo politico raggiunto tra il Parlamento europeo e il Consiglio su una proposta presentata dalla Commissione nel 2021 sulla revisione della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

La legge rivista renderà disponibili dati tempestivi e di alta qualità per servizi come i pianificatori di viaggi multimodali e servizi di navigazione. Un sistema di trasporto più intelligente e interoperabile consentirà una gestione più efficace del traffico e della mobilità tra i modi di trasporto, consentendo agli utenti di combinare meglio i modi di trasporto più sostenibili .

La revisione della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti concordata oggi ne estende il campo di applicazione per coprire i servizi emergenti , come i servizi multimodali di informazione, prenotazione e biglietteria (ad esempio app per trovare e prenotare viaggi che combinano trasporto pubblico, servizi di auto o biciclette condivise), la comunicazione tra veicoli e infrastrutture e mobilità automatizzata.

Perseguendo l'ambizione di una maggiore digitalizzazione dei processi , le nuove regole fissano anche obiettivi per la digitalizzazione di informazioni cruciali, come quelle sui limiti di velocità, sui lavori stradali e sui nodi di accesso multimodali, e l'erogazione di servizi essenziali come le informazioni sulla sicurezza stradale. I vantaggi per gli utenti dei trasporti includeranno informazioni in tempo reale e infrastrutture stradali digitali e intelligenti, nonché sistemi di assistenza alla velocità intelligenti più accurati.

Le regole riviste mirano anche a facilitare l'implementazione di ITS cooperativi, che consentono ai veicoli e alle infrastrutture stradali di comunicare tra loro, ad esempio per avvisare di eventi imprevisti, come un ingorgo. Per garantire la sicurezza sulla strada, l'accordo garantisce la fiducia tra tutti i veicoli dotati di C-ITS e le infrastrutture stradali C-ITS in tutta l'Unione .

L'accordo di oggi è anche una pietra miliare sulla strada per trasformare in realtà la mobilità multimodale connessa e automatizzata , come previsto dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

Prossimi passi

L'accordo politico raggiunto 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 20 giorni dopo la pubblicazione.

Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7) – la Posizione di Confindustria

Il 6 e 7 giugno Confindustria ha partecipato ai lavori della Commissione Europea sulla discussione del testo di Regolamento Euro 7.

Il 10 novembre 2022 la Commissione europea ha approvato la proposta di Regolamento Euro 7/VII con lo scopo di ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli e migliorare la qualità dell'aria. Tale proposta sarà presentata al Parlamento europeo e al Consiglio in vista della sua adozione finale, oltre a nuovi limiti rigorosi sulle emissioni di scarico da soddisfare in condizioni operative e ambientali ampie (incluse condizioni estreme), contiene diversi nuovi elementi, come i requisiti per il monitoraggio a bordo, la protezione antimanomissione, la durabilità delle batterie, nonché affronta nuovi tipi di emissioni, vale a dire quelle provenienti dai freni e dagli pneumatici.

Confindustria, non contraria in via di principio alla ratio della proposta di regolamento Euro 7, ha tuttavia rappresentato che tale proposta, così come concepita e senza le adeguate valutazioni di impatto a sostegno delle scelte di policy, rischia di danneggiare un intero sistema di eccellenza, con gravi e trasversali impatti su tutto il sistema industriale europeo.

Ha quindi evidenziato:

- la necessità di una ampia discussione con gli stakeholder e di un'attenta e completa disamina tecnica che, in considerazione della scadenza a settembre del Parlamento europeo, non può che essere rinviata a fase successiva all'esito delle elezioni europee del prossimo settembre;
- la preliminare necessità che i requisiti per le nuove norme di emissione Euro 7 debbano essere considerati nel contesto legislativo più ampio dell'UE e, in particolare, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, recentemente adottati per automobili e furgoni nonché il dossier in corso di discussione sugli obiettivi di emissione di CO₂ rivisti per i veicoli pesanti (cd. Heavy Duty);
- l'importanza di una valutazione adeguata sugli impatti del proposto quadro Euro 7, inclusi quelli sul comportamento dei consumatori, a garantire così che le nuove norme di emissione siano adatte allo scopo, nel senso di essere realistiche per quanto riguarda lo stato dello sviluppo tecnico e in termini di analisi costi-benefici. In questo senso:
 - l'adozione del recente Regolamento sui target di riduzione della CO₂ dei veicoli leggeri e l'imminente pubblicazione dei nuovi target per i veicoli pesanti, stanno già rivoluzionando in modo radicale la filiera produttiva europea che, essendo storicamente leader nelle tecnologie legate al motore a combustione interna (ICE), si trova oggi a rincorrere Paesi che dominano l'elettrificazione dei veicoli (disponibilità di materie prime, competenze sulla raffinazione etc.) per non perdere completamente competitività a livello globale;
 - lo sviluppo e l'ingegnerizzazione dei limiti previsti dalla proposta Euro 7 richiederà investimenti molto significativi che, oltre a sovrapporsi a quelli già in corso sullo sviluppo dell'Euro 6e ed Euro 6e-bis, si porranno in competizione

- con quelli già destinati ai piani di elettrificazione, diretta conseguenza della decisione dell'Unione Europea di imporre de facto il divieto di introdurre sul mercato veicoli che non siano a zero emissioni a partire dal 1 Gennaio 2035;
- solo una regolamentazione equilibrata potrà quindi garantire il contributo positivo atteso alla tutela ambientale senza mettere gravemente a rischio il futuro e la competitività dell'industria automobilistica europea, compreso l'accesso alla mobilità per i cittadini e la sua accessibilità economica;
 - la transizione produttiva fortemente voluta dalle Istituzioni europee richiede alle imprese della filiera automotive ingentissimi investimenti in tempi molto ristretti, prevedendo, inoltre, per i veicoli leggeri il “ban” dei veicoli a combustione interna al 2035.
 - non può ritenersi accettabile alcuna nuova regola sulle emissioni di scarico (incluse nuove requisiti di test o nuovi limiti di emissione) per automobili e furgoni poiché tali nuove regole devierebbero gli investimenti dell'industria dal raggiungimento del percorso di transizione a zero emissioni nette stabilito nel recentemente adottato regolamento sulla CO₂;
 - le attuali norme Euro 6/VI, ha gli standard più completi e rigorosi al mondo per le emissioni inquinanti (come NO_x e particolato);
 - la proposta Euro 7, in particolare in merito alle tempistiche di applicazione al cambio di metodologia di prova per i veicoli pesanti e in relazione ai prospettati limiti emissivi di alcuni inquinanti, appare incongruente e decisamente gravosa per un settore cui l'Europa ha già chiesto uno sforzo importante per contribuire agli obiettivi comuni dell'Unione.

Il giudizio complessivo sulla proposta di regolamentazione è fortemente critico per i seguenti motivi principali:

- proposta incompleta e approssimativa. Intere parti dell'allegato tecnico sono state lasciate in bianco, diversi passaggi dell'articolato sono lacunosi (ad es. la mancata definizione degli Small Volume Manufacturers di veicoli HD o i benefici attesi dall'introduzione delle Classi Euro 7+, Euro 7A, Euro 7G), incongruenti o addirittura contraddittori e alcune disposizioni (come nel caso di pneumatici e batterie) si sovrappongono ad altre normative comunitarie duplicando o complicando la regolamentazione senza nessun beneficio rispetto agli scopi dichiarati;
- non accettabile nel suo impianto (limiti, date di applicazione, procedure di omologazione), perché estremamente severa e, dato il contesto, ai limiti della fattibilità. Deve essere profondamente rivista;
- contraddittoria: alcune previsioni della proposta comporteranno dei significativi incrementi dei consumi di carburante e saranno pertanto controproducenti in ottica di contenimento delle emissioni di CO₂;
- tempistiche attuative inverosimili (2025 per i veicoli leggeri e il 2027 per i pesanti), visto che non sono state ancora definite le metodologie di prova e considerato il tempo necessario alla conclusione del processo legislativo di codecisione;
- analisi di impatto della Commissione sbilanciata e poco condivisibile. Lo studio sugli impatti ambientali pubblicato da ACEA evidenzia che lo scenario di adozione dell'Euro 7, rispetto alla non adozione avrà al 2030 una riduzione

- aggiuntiva del 4% degli NOx delle auto, il 2% per i veicoli commerciali e i camion, mentre per gli autobus non ci sono benefici aggiuntivi;
- inverosimile stima degli aumenti di prezzo dei veicoli (circa il 3%); gli ingenti investimenti necessari a costruttori e componentisti saranno maggiori rispetto a quanto indicato e che avranno ovviamente dei risvolti diversi anche sull'accessibilità della mobilità per i consumatori;
 - analisi non corretta anche sull'impatto dei costi industriali di produzione. Sempre secondo uno studio dell'ACEA la proposta Euro 7 sulle emissioni inquinanti comporterebbe aumenti dei costi diretti da 4 a 10 volte più elevati rispetto a quelli indicati dalla Commissione europea.

Divieti al Brennero: Baumgartner (Anita), serve un'azione legale definitiva verso l'Austria

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – Durante l'ultima riunione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione europea, tenutasi lo scorso giovedì in Lussemburgo, diversi Stati membri hanno preso una netta posizione in merito agli inaccettabili divieti di circolazione dei mezzi pesanti in transito in Tirolo imposti unilateralmente dal Governo austriaco.

ANITA accoglie con favore la condanna da parte di numerosi Ministri europei dei diversi divieti di transito austriaci lungo il corridoio del Brennero e ritiene necessario che la Commissione europea attui adesso una concreta azione risolutiva per garantire la libera circolazione delle merci nel territorio europeo, aprendo una procedura d'infrazione nei confronti dell'Austria.

“Siamo molto soddisfatti che diversi Stati abbiano deciso di far fronte comune con il Ministro Salvini, promotore dell'inserimento all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri dei Trasporti europeo dell'annosa questione dei divieti lungo il corridoio del Brennero, tuttavia riteniamo concluso il tempo delle parole – ha dichiarato il Presidente di ANITA Thomas Baumgartner – adesso è giunto il momento che la Commissione europea valuti le istanze degli Stati membri e attui un'azione legale definitiva nei confronti del Governo austriaco, che da troppo tempo con tali divieti viola il principio di libero scambio delle merci all'interno del territorio unionale”.

L'Associazione ritiene che con l'eliminazione dei divieti notturni, del doppio pedaggio notturno autostradale sulla A13 e dei divieti del sabato mattina il traffico si distribuirebbe sull'intero arco della giornata, rendendo superfluo il sistema di dosaggio nelle ore mattutine che provoca incolonnamenti chilometrici sulla A93 tedesca, con conseguenti rischi alla circolazione e un maggiore impatto ambientale.

“Solamente una volta ristabilito lo stato di diritto su questo importante corridoio transeuropeo sarà possibile riprendere i colloqui per valutare congiuntamente possibili misure alternative che tengano conto delle esigenze per le popolazioni che vivono lungo l'autostrada del Tirolo” – ha aggiunto Thomas Baumgartner.

Stellantis e Galloo costituiscono joint venture per riciclo veicoli a fine vita

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Stellantis N.V. e Galloo, azienda leader nel riciclo dei metalli, hanno annunciato oggi la firma di un Memorandum d'intesa per l'avvio di

una trattativa esclusiva per la costituzione di una joint venture per il riciclo di veicoli a fine vita (End-of-Life Vehicles, ELV) come parte integrante dell'impegno della casa automobilistica a sostegno delle sue attività di economia circolare.

La joint venture Stellantis-Galoo collaborerà con gli impianti di trattamento autorizzati per ritirare gli ELV dall'ultimo proprietario, consentendo così il recupero dei componenti per il riutilizzo, la rigenerazione e il riciclo. Si prevede che i servizi saranno operativi alla fine del 2023, inizialmente in Francia, Belgio e Lussemburgo e poi nel resto d'Europa. La joint venture offrirà i propri servizi ad altre case automobilistiche.

“Rendere più facile per i clienti il riciclo degli ELV è essenziale per ridurre l'impatto ambientale dei veicoli” ha dichiarato Alison Jones, Senior Vice President della business unit di Economia Circolare di Stellantis. “Il reinserimento di componenti e materiali nella catena del valore consente di salvaguardare risorse limitate, supportando l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di carbonio entro il 2038. Siamo impazienti di avviare il programma quest'anno e di procedere a un rapido ampliamento.”

“Siamo lieti di annunciare un nuovo passo avanti nella collaborazione iniziata molto tempo fa con Peugeot e Citroën e che prosegue ora con Stellantis e di continuare il cammino verso un modello di business sostenibile e responsabile, portando il riciclo dei veicoli a fine vita a un livello superiore” ha affermato Rik Debaere, CEO di Galoo. “Insieme a Stellantis, apriamo la strada all'innovazione per garantire un futuro più sostenibile per tutti.”

Il riciclo è fondamentale nella strategia basata sulle 4R della business unit Circular Economy di Stellantis – Reman, Repair, Reuse, Recycle (Rigenerazione, Riparazione, Riutilizzo, Riciclo). Il programma per il riciclo degli ELV contribuirà ad aumentare di 10 volte rispetto al 2021 i ricavi provenienti da attività di riciclo e di 4 volte quelli derivanti dall'estensione della vita utile di componenti entro il 2030, nonché al raggiungimento dell'obiettivo di generare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030 previsto nel piano strategico di Stellantis Dare Forward 2030. Il programma di riciclo favorisce inoltre l'obiettivo di Stellantis di impiegare il 40% di materiali green nei veicoli di nuova produzione entro il 2030.

La transazione è soggetta all'accordo sulla documentazione definitiva e alle consuete condizioni di chiusura, incluse le approvazioni normative.

Atlante e WFW protagonisti di “Missione E-Mobility Italia: sulla strada della transizione”

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Si è appena concluso a Roma l'evento “Missione E-Mobility Italia: sulla strada della transizione”, organizzato da Watson Farley & Williams (“WFW”), in collaborazione con Atlante (società del Gruppo NHOA) e patrocinato da ALIS, E-Charge, Eolica Mediterranean e ZeroEmission. Al dibattito hanno partecipato Istituzioni pubbliche e imprese private che si sono confrontate apertamente sul raggiungimento di obiettivi comuni per un futuro sostenibile.

L'evento si è tenuto presso la sede di ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che conta più di 2.200 realtà associate, tra cui Watson Farley & Williams e Atlante, che condividono la stessa visione di sviluppo sostenibile per le prossime

generazioni, lavorando per un mondo realmente più pulito e senza emissioni inquinanti.

Si tratta di una sfida epocale, che richiede un approccio sistemico e un dialogo continuo tra mondo istituzionale, scientifico, imprenditoriale e culturale. L'incontro romano va proprio in questa direzione mettendo allo stesso tavolo gli operatori più attivi sui temi della decarbonizzazione e le Istituzioni responsabili delle politiche di programmazione in tale settore. Solo un lavoro di squadra, infatti, può far centrare all'Italia gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti, sfruttando al meglio le ingenti risorse stanziare dal PNRR, in linea con le azioni previste dalle norme e dalle politiche governative nell'ambito dell'Accordo di Parigi e degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile contenuti nell'Agenda 2030 a livello globale.

Dopo i saluti introduttivi da parte di Marcello Di Caterina, Direttore Generale e Vicepresidente ALIS, Eugenio Tranchino, Managing Partner Watson Farley & Williams, e Stefano Terranova, CEO Atlante, hanno portato i saluti istituzionali: Galeazzo Bignami, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, in videomessaggio e, in presenza, Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e Giovanni Zannola, Presidente della Commissione Mobilità di Roma Capitale.

I lavori sono poi proseguiti con due panel, composti da esperti del settore pubblico e privato, che hanno fatto il punto sulla situazione attuale nel Paese, attraverso l'analisi di casi pratici e nuovi sviluppi normativi. Protagonisti di entrambi i tavoli sono stati Watson Farley & Williams, primario studio legale internazionale specializzato nei settori dell'energia, delle infrastrutture e dei trasporti, e Atlante, la società del Gruppo NHOA (NHOA.PA, già Engie EPS) che sta sviluppando nel Sud Europa la più grande rete di ricarica rapida e ultra-rapida per veicoli elettrici, totalmente integrata con la rete e alimentata da energia rinnovabile. L'obiettivo della società è installare in Italia, Francia, Spagna e Portogallo 5.000 punti di ricarica entro il 2025 e oltre 35.000 al 2030.

Nel primo panel "Dialogo tra istituzioni e imprese", moderato dal direttore dei servizi giornalistici di ALIS Channel Roberto d'Antonio, si sono confrontati Stefano Terranova, CEO Atlante, Giannalberto Mazzei, Partner Studio Legale WFW, Fabrizio Penna, Capo Dipartimento responsabile dell'Unità di missione per il PNRR del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Antonio Fraccari, General Manager ADR Mobility Srl, e Gianni Bechelli, Presidente di Autolinee Toscane.

Secondo Stefano Terranova, CEO di Atlante: "La transizione verso la mobilità elettrica rappresenta un'opportunità di crescita per l'intera filiera automotive in Italia. Ad esempio, le infrastrutture di ricarica nel nostro Paese già superano quota 41.000, con un ritmo superiore alle 300 installazioni ogni settimana. Questo grazie all'impegno di tante aziende e migliaia di professionisti. Noi di Atlante stiamo facendo la nostra parte per far centrare all'Italia gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti. Ora però, sul fronte delle infrastrutture di ricarica, è necessario un intervento tempestivo da parte della politica per mettere a terra gli oltre 700 milioni di euro del PNRR destinati all'installazione di più di 21.000 stazioni di ricarica ad alta potenza, in grado di mettere in moto investimenti superiori ai 2 miliardi di euro. Da parte nostra, continueremo a supportare le amministrazioni locali in tutte le attività

di coordinamento per la realizzazione delle infrastrutture, in modo da garantire la mobilità elettrica a tutti”.

Pensiero condiviso da Giannalberto Mazzei, Partner di WFW: “Lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica pubbliche in Italia negli ultimi anni è stato molto rilevante, ora però sarà importante che gli enti pubblici locali gestiscano adeguatamente, in collaborazione con gli operatori e con i gestori della distribuzione, la programmazione degli ulteriori investimenti programmati”.

L'evento “Missione E-Mobility Italia: sulla strada della transizione” si è poi concluso con il secondo panel “Gli operatori della filiera e le sfide tecnologiche”, moderato dalla giornalista di ALIS Channel Benedetta Piscitelli, che ha visto la partecipazione di Marc-Oliver Rossi, CCO Italia Atlante, Arianna Neri, Senior Associate Studio Legale WFW, Barbara Biondani, Consigliere Delegato di AGSM AIM SMART SOLUTIONS, Juan Ortiz Noval, Head of Network Development E-Distribuzione, Carlo Ferri, Responsabile Innovazione Commerciale Gruppo Hera, Antonino Azzarello, Direttore Commerciale di gruppo Estra SpA, Ciro Papa, E-Mobility Manager Stellantis e Fabrizio Ciaccia, Senior Business Development Manager NHOA Energy.

Marc-Oliver Rossi ha spiegato come Atlante, sebbene sia una società giovane, nata ufficialmente alla fine del 2021, abbia un know-how tecnologico straordinario, un team appassionato e radici ben solide in quanto parte del Gruppo NHOA e lanciato durante lo Stellantis EV Day 2021 in qualità di network preferenziale. Da qui un percorso di crescita esponenziale già nel primo anno di vita, tanto da aver superato le più rosee aspettative. Alla fine del primo trimestre 2023, infatti, sono 2.600 i punti di ricarica di Atlante in Sud Europa online e in costruzione.

A valle dell'evento, l'Avv. Eugenio Tranchino, Managing Partner di WFW in Italia ha concluso con un messaggio di auspicio: “L'evento di oggi è ha rappresentato un momento importante di confronto tra esponenti di primo piano delle istituzioni e primari operatori del mercato. L'auspicio è che quanto discusso oggi si traduca in una incisiva azione di stimolo e programmazione della mobilità elettrica nel nostro Paese”.

La presidente della Commissione europea madrina della nave a metanolo verde di Maersk

(FERPRESS) – Roma, Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea, ha gentilmente accettato di essere nominata madrina di A.P. Moller, la nuova nave feeder di Maersk, la prima nave portacontainer al mondo che naviga a metanolo verde.

Il presidente della Commissione nominerà formalmente la nave durante una cerimonia a Copenaghen il 14 settembre, dove arriverà per il suo viaggio inaugurale, prima di dirigersi verso la sua rotta operativa regolare nel Mar Baltico. La nave battente bandiera danese, lunga 172 metri, è una pietra miliare per i piani di A.P. Moller – Maersk di raggiungere emissioni nette di gas serra pari a zero nel 2040 in tutta l'attività.

“Solo pochi anni fa, questa iconica nave era solo una visione. Ora è una realtà e siamo onorati che Ursula von der Leyen abbia accettato di esserne la madrina. La Commissione europea, e in particolare il suo Presidente, sono stati determinanti nel guidare il continente europeo verso un futuro ambizioso e verde. La nostra nuova nave funge da esempio concreto delle trasformazioni che le politiche dell'UE stanno

sostenendo. Questa è davvero l'incarnazione del Green Deal in azione", ha dichiarato Vincenzo Clerc, CEO di AP Moller – Maersk.

La nave portacontainer da 2.100 TEU (equivalente a venti piedi) rimarrà nell'area di Toldboden del porto di Copenaghen per circa una settimana e sarà il punto focale di numerosi eventi e attività legati allo sforzo dell'industria marittima per la decarbonizzazione. La nave fornirà una vera esperienza operativa ai marittimi Maersk che gestiscono i nuovi motori e utilizzano metanolo verde come carburante, poiché la società si prepara a ricevere una flotta di nuove grandi navi oceaniche con motore a metanolo a partire dal 2024.

Per raggiungere in tempo l'ambizioso obiettivo del 2040 di zero emissioni nette di gas a effetto serra, A.P. Moller – Maersk mira a trasportare almeno il 25% del carico oceanico utilizzando combustibili verdi entro il 2030, rispetto a una linea di base del 2020. La storica nave feeder è un passo importante verso l'obiettivo a lungo termine di rinnovare gradualmente l'intera flotta per operare esclusivamente con carburanti verdi.

Inaugurata in Francia la prima gigafactory europea: produrrà batterie elettriche

Frutto di una joint-venture tra Stellantis, TotalEnergies e Mercedes, i prossimi stabilimenti saranno in Germania ed in Italia



È stata **inaugurata lo scorso 30 maggio 2023, nel nord della Francia**, precisamente a Douvin (non lontano dalle più famose Lille e Lens), **la prima gigafactory europea: una fabbrica di accumulatori per auto elettriche** che rifornirà l'Europa e permetterà di competere in un settore tradizionalmente dominato dalla Cina. Lo rende noto una agenzia Ansa. All'inaugurazione presenti il ceo di Acc, Yann Vincent, il ceo di Stellantis Carlos Tavares

e il presidente John Elkann, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, i ministri francesi Bruno Le Maire, Agnes Pannier-Runachere e Roland Lescure, il ministro dei Trasporti francese Volker Wissing e l'ad della Mercedes Ola Kallenius.

L'iniziativa è realizzata dalla joint -venture, paritetica tra i colossi Stellantis, TotalEnergies e Mercedes, Automotive Cells Company (ACC) che grazie a 7 miliardi di euro di finanziamenti ha realizzato un impianto con una estensione di 60.000 mq con una prima linea di produzione con una capacità di oltre 13 GWh che, si stima, nel 2030, arriverà a raggiungere i 40 GWh con la creazione di almeno 2.000 posti di lavoro. L'avvio della produzione è prevista per l'estate 2023, con aumenti graduali che permetteranno di avere il pieno regime nel 2024.

John Elkan, presidente di Stellantis, ha dichiarato ai microfoni Ansa: "Qui siamo nel futuro, è un grande progetto europeo".

"Il primo passo di un progetto colossale che prevede la nascita di altre due gigafactory in Germania, a Kaiserslautern, e in Italia, a Termoli, che saranno attive nel 2025 e nel 2026" ha commentato inoltre il ceo di Acc Vincent, spiegando "Oggi le batterie rappresentano intorno al 40% dei costi di un veicolo elettrico e sono quasi tutte prodotte in Asia".

L'obiettivo è chiaro: accelerare la transizione verso la mobilità sostenibile e aumentare l'autonomia ed indipendenza nei confronti dei fornitori asiatici, diventando prima produttori di batterie elettriche e poi esportatori nel mondo.

Giovanna Genovese

ITALIA

MIT: 149.411 immatricolazioni auto a maggio (+23,13% rispetto a maggio 2022)

(FERPRESS) – Roma, 5 GIU – Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica che ad a maggio 2023 sono state immatricolate 149.411 autovetture a fronte delle 121.349 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 23,13%.

I trasferimenti di proprietà sono stati 448.397 a fronte di 403.870 passaggi registrati a maggio 2022, con un aumento del 11,03%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 597.808, ha interessato per il 24,99% vetture nuove e per il 75,01% vetture usate.

Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.5.2023, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di maggio 2023.

I dati sono disponibili nel dettaglio al seguente link: <http://www.mit.gov.it/temi/patenti-mezzi-abilitazioni/mezzi-stradali/documentazione>

Conferenza delle Regioni: Toma, arrivano risorse vitali per il TPL pari a 350 mln

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – "Arrivano risorse attese e vitali per il sistema del trasporto pubblico locale", dichiara il presidente Donato Toma, che ha presieduto oggi la Conferenza delle Regioni.

"Grazie all'Intesa delle Regioni in sede di Conferenza Unificata – spiega Toma – sono ripartite, a titolo di anticipazione, parte delle risorse stanziare dalla legge di bilancio 2023 per la compensazione dei minori ricavi tariffari registrati nel corso della pandemia. Si fa riferimento in particolare al periodo di compensazione che va dal

primo gennaio 2021 al 31 marzo 2022. Le risorse complessivamente stanziare sono pari a 350 milioni di euro: 100 milioni per il 2023 e gli altri 250 milioni per il 2024. Il decreto anticipa quindi circa 255 milioni di euro, lasciando i restanti 95 milioni per il saldo a seguito di rendicontazione definitiva che, come richiesto dalle Regioni, dovrà essere effettuata entro il 30 novembre 2023".

La mobilità farà crescere il Pil anche nel secondo trimestre 2023

<https://www.lestradedellinformazione.it/> Gli spostamenti sulle strade Anas per vacanza o lavoro rappresentano sempre più lo specchio della curva economica nel nostro paese. I sensori del sistema Panama raccolgono dati che consegnano un quadro generale sull'Italia produttiva e in movimento - di Nicola Montesano Previous



Il valore del PIL in relazione alle variazioni del traffico veicolare
Un indicatore indiretto della produttività del Paese



Il valore del PIL in relazione alle variazioni del traffico veicolare
Un indicatore indiretto della produttività del Paese



Next

Dopo le prime prove di esodo durante i ponti di primavera, ci si avvia verso la stagione estiva e in particolare, nel periodo degli spostamenti rapidi dei fine settimana e delle grandi partenze da fine luglio per il consueto esodo da nord a sud. I volumi di traffico cresceranno su tutte le strade e autostrade, in direzione delle principali località turistiche di mare o montagna e saranno, come già fatto da alcuni mesi, il metro di misura per analizzare sotto altri aspetti la crescita economica nel nostro Paese.

Proprio questa analisi del traffico veicolare ci ha portato ad inizi marzo a una previsione per il primo trimestre 2023 in cui parlavamo di una crescita del **Prodotto interno lordo** pari a 0,30 % rispetto al trimestre precedente e del 1,80 % in termini tendenziali. Un dato che si è avvicinato molto, nelle settimane successive, a quello ufficiale nelle comunicazioni dell'Istat, con il Pil che ha registrato un aumento dello 0,6% rispetto al trimestre precedente e una crescita dell'1,9% nei confronti del primo trimestre del 2022.

La previsione conferma che le nostre strade rappresentano innanzitutto collegamenti strategici e gli spostamenti di veicoli leggeri e pesanti, per vacanza, lavoro e trasporto di ogni genere di materiale, non sono da sottovalutare, ma rappresentano sempre più lo specchio della curva economica nel nostro paese.

Si tratta di dati accertati grazie al **Sistema Automatico di Rilevamento Statistico del Traffico**, costituito da oltre 1.400 sezioni di conteggio, e distribuito sull'intera rete di competenza di Anas.

In passato e sino al 2010 il conteggio dei veicoli veniva effettuato "a vista" dal personale Anas utilizzando batti colpi meccanici predisposti per poter differenziare i veicoli in classi di appartenenza.

A partire dall'anno 2012 la raccolta dei dati sulla rete Anas, oggi costituita da oltre **32mila km di statali**, autostrade e raccordi autostradali, viene garantita attraverso una rete di sensori in grado di registrare i volumi di traffico e le condizioni

di circolazione. Collegato a tale rete è il sistema di monitoraggio denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi) che consegna in tempo reale un quadro generale sull'Italia produttiva e in movimento sull'intera rete stradale

Le tecnologie utilizzate sono sostanzialmente due: spire induttive e sensori a microonde, per quanto il sistema riceva attualmente anche i dati di traffico rilevati attraverso il sistema Vergilius per il controllo elettronico della velocità media. Sono state inoltre implementate ulteriori tecnologie quali pesi dinamiche, telecamere per il rilevamento delle merci pericolose e tracciatori bluetooth per il rilevamento dei tempi di percorrenza.

Per poter stimare i valori del PIL anche per il secondo trimestre 2023, si è partiti dal modello di regressione lineare tra PIL e IMR (indice di mobilità rilevata) che misura il transito medio giornaliero.

Rispetto al mese precedente è aumentato il transito dei mezzi pesanti rispetto ai veicoli leggeri, ma questi ultimi aumenteranno proprio in vista delle grandi partenze per l'esodo estivo come si diceva all'inizio. Alla luce degli ultimi dati analizzati si prevede un incremento del PIL dello 0,90% in termini congiunturali e quasi il 2% tendenziali.

Segnali positivi che ormai ci fanno dimenticare la crisi e l'immobilismo causato dalla pandemia. E se i dati sul traffico ci fanno ben sperare, qualche preoccupazione non manca.

E' di qualche giorno fa il report dell'Istat sulle prospettive economiche future in cui si legge che i segnali per i prossimi mesi suggeriscono, nonostante l'avvio particolarmente positivo, un rallentamento dell'attività economica nel prosieguo dell'anno. A pesare sarebbe la decelerazione degli scambi con l'estero, l'incertezza sulla guerra in Ucraina ma anche "l'ulteriore fattore di rischio" che potrebbe venire dalle conseguenze economiche, soprattutto sul settore agricolo, dell'alluvione in Emilia-Romagna.

Anche l'Ocse avverte nell'Economic Outlook che l'Italia dovrebbe registrare una "crescita modesta" nel 2023 e 2024, con il Pil che rallenterà dal 3,8% del 2022 all'1,2% quest'anno e all'1% il prossimo, un andamento economico caratterizzato in particolare dai ritardi nell'attuazione del Piano di ripresa e resilienza .

Inoltre come riporta un articolo su **Huffington Post** di Fabrizio Pagani, esperto economista e fondatore e presidente della Fondazione M&M – Idee per un paese migliore, il positivo quadro macroeconomico degli ultimi mesi contrasta con le sensazioni negli ambienti imprenditoriali e si registra una certa apprensione degli operatori economici per il terzo e quarto trimestre: lamentano in particolare scarsi ordini, una forte frenata della domanda concentrata in particolare in alcuni settori industriali.

Di fronte a questi ultimi campanelli di allarme, chiudiamo con una notizia che arriva dal mondo anglosassone e che fa riflettere sulla misurazione della crescita economica. La Repubblica d'Irlanda si è costruita in casa uno strumento per misurare meglio la quantità dei beni e servizi prodotti, mandando in soffitta il vecchio Pil. Denominato "modified domestic demand" (Mdi), cioè «domanda interna modificata», l'indicatore irlandese — sostiene il governo di Dublino — è più affidabile, perché elimina alcune delle principali distorsioni causate dalle imprese

multinazionali che, per ragioni fiscali, hanno scelto l'Irlanda come porta d'ingresso europea.

Secondo Eurostat, il Pil irlandese è sceso del 4,6% nei primi tre mesi del 2023, il peggior dato nella Ue, invece secondo il Mdi, la crescita di Dublino nel primo trimestre è aumentata del 2,7%, dopo un 2022 chiuso con una crescita dell'economia dell'8,2%. A dimostrazione del momento positivo, il ministro irlandese delle Finanze Michael McGrath ha ricordato che la disoccupazione è diminuita fino al 3,8% a maggio.

Nicola Montesano

Seafuture: Rixi, Italia deve tornare ad avere ruolo primo piano nel Mediterraneo

(FERPRESS) – La Spezia, 7 GIU – “L'Italia deve tornare ad avere un ruolo di primo piano nel Mediterraneo, a partire da una gestione efficace del traffico marittimo per la sicurezza della navigazione e la tutela ambientale.

Nonostante una dimensione limitata, dal Mediterraneo passa il 25% del traffico mondiale. Il futuro del mare si decide a terra, con questo spirito Seafuture rappresenta in Italia uno dei più importanti momenti di incontro con centinaia di espositori, tra cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un evento internazionale utile per condividere idee e strategie con molti altri Paesi”.

Lo dice il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a margine della visita a Seafuture 2023 in corso a La Spezia.

Shipowners & Shipbuildings Forum: i protagonisti del settore a Genova

(FERPRESS) – Genova, 7 GIU – Si è tenuto ieri, presso Palazzo San Giorgio, lo Shipowners & Shipbuildings Forum che, giunto alla settima edizione, riunisce esponenti del settore portuale e dello shipping a confronto per mantenere alto il livello di competitività del sistema porto nello scenario internazionale.

L'evento, organizzato da Il Secolo XIX, The MediTelegraph e Ttm – Tecnologie Trasporti Mare si è incentrato sull'operatività portuale, chiave di lettura dell'evento sono state la sostenibilità e la transizione energetica.

Dopo i saluti introduttivi del direttore de Il Secolo XIX, Luca Ubaldeschi, e del sindaco di Genova, Marco Bucci, è intervenuto al talk il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Paolo Emilio Signorini, che ha evidenziato l'impegno dei Ports of Genoa nel processo di riduzione dell'impatto emissivo delle attività portuali, oltre che porre l'attenzione sulla necessità di ristabilire condizione di accessibilità stradale, ferroviaria e aerea che possano, insieme agli interventi di accessibilità marittima essere garanzia di stabilità e durevolezza.

Durante il suo intervento, il Presidente Signorini ha fatto riferimento alla prossima riforma delle Autorità di Sistema Portuale a valle della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuali, svoltasi nella giornata di ieri presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quindi ha confermato che il cantiere della nuova diga foranea di Genova il 20 giugno vedrà l'avvio dei lavori di palificazione per consolidare lo strato di ghiaia il cui versamento è cominciato il 4 maggio mentre tra fine agosto e settembre sarà la volta della posa dei primi cassoni realizzati nel sito di Vado Ligure.

Sicurezza stradale: Salvini, provvedimento presto in Aula. Saranno introdotti alcolock e stretta sui monopattini

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, alla Camera dei Deputati, question time. Nel rispondere alle domande, il ministro Salvini ha annunciato che il disegno di legge per la sicurezza stradale sarà a breve presentato alle Camere, e, come più volte ribadito dallo stesso Ministro, ci sarà un pacchetto ad hoc per chi guida in stato d'ebbrezza e sotto l'effetto di droghe.

Nel disegno di legge in fase di definizione sarà, infatti, introdotta l'obbligatorietà dell'alcolock per coloro che sono condannati per aver guidato sotto l'effetto di alcol. Si tratta del dispositivo, già in uso in altri paesi europei, che impedisce l'avvio dell'auto se il tasso alcolemico del guidatore è superiore a zero.

Un'importante norma volta a prevenire una delle principali cause di incidenti. Non è l'unica importante novità. La legge conterrà un pacchetto di norme dedicate alla micromobilità: casco obbligatorio e contrassegno identificativo per i monopattini oltre all'assicurazione. Per questi veicoli inoltre sanzioni pesanti per la sosta selvaggia e per la guida contromano.

Ci sarà poi una delega per la riforma organica dello stesso Codice della strada. Non mancherà nella legge una parte dedicata a promuovere attività formative in materia di circolazione stradale, attribuendo crediti al rilascio della patente attraverso corsi di educazione stradale nelle scuole dell'obbligo.

RFI: al lavoro per potenziamento della Bologna-Prato per adeguarla a standard Ue per traffico merci

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – La crescita del trasporto delle merci via ferrovia passa dalla costruzione di nuove infrastrutture, ma anche dal potenziamento di quelle già esistenti.

Ed è per questo che Rete Ferroviaria Italiana, capogruppo del Polo Infrastrutture del Gruppo FS è impegnata nell'ammodernamento tecnologico e infrastrutturale della linea convenzionale Bologna-Prato, per adeguare come da programma la rete agli standard europei per il traffico delle merci, dopo che già nel 2021 è stata completata la prima fase dei lavori, concentrata nella tratta Vernio – Prato.

L'investimento complessivo è di oltre 530 milioni di euro, di cui circa 93 destinati agli interventi in programma fra Pianoro e San Benedetto Val di Sambro.

La rete convenzionale interessata dai lavori scorre parallela a quella dell'Alta Velocità e rappresenta il cuore del corridoio ferroviario Scandinavia – Mediterraneo, asse cruciale per l'economia e per il commercio europeo, visto il suo obiettivo di favorire il trasporto delle merci tra la Norvegia e la Svezia, il cuore dell'Europa centrale e l'Italia, fino all'estremo Sud, valorizzando il nostro Paese anche come grande piattaforma logistica nel Mediterraneo. In questo contesto gli interventi, una volta terminati, assicureranno da subito un più efficace collegamento dei porti toscani e del sistema logistico e portuale emiliano-romagnolo con il centro e il nord dell'Europa.

L'obiettivo è dunque di consegnare entro la fine del 2025 un'opera in grado di agevolare la missione che il Gruppo FS si è posto nel suo Piano Industriale decennale: raddoppiare la quota merci che viaggia su ferrovia. Un obiettivo da raggiungere anche attraverso la promozione dell'intermodalità e quindi del collegamento della

ferrovia con i principali porti del Paese. Non solo merci, però. Complessivamente tutta la circolazione ferroviaria beneficerà dei lavori in programma in termini di maggiore regolarità e puntualità della linea.

Nel dettaglio gli interventi previsti riguardano gallerie, binari, linea elettrica e gli impianti tecnologici per la circolazione dei treni, per consentire il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi e container High Cube. In particolare, le attività più complesse che verranno avviate quest'anno sono quelle di allargamento delle 17 gallerie all'interno delle quali corrono 13 dei 31 chilometri che separano Pianoro da San Benedetto Val di Sambro. La più estesa delle 17 gallerie è lunga oltre sette chilometri. Il miglioramento dei sistemi di gestione della circolazione aumenterà invece efficienza e affidabilità di tutto il traffico ferroviario, non solo merci ma anche regionale e a media e lunga percorrenza. Contestualmente saranno eseguiti interventi di miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni di Vernio, Vaiano e San Benedetto Val di Sambro.

I lavori sono stati programmati per ridurre il più possibile l'impatto sulla mobilità pendolare, con la chiusura estiva delle scuole e quella, seppur di durata inferiore, di alcune attività lavorative. Sono comunque previsti servizi sostitutivi con autobus concordati da RFI, Trenitalia e Trenitalia Tper con Regione Emilia-Romagna, Regione Toscana, Istituzioni locali e comitati pendolari. Tutti gli orari sono consultabili sui sistemi di vendita delle imprese ferroviarie. Di seguito i dettagli del programma dei lavori e dei servizi sostitutivi predisposti

PNRR: Canelli (ANCI), Piano dei Comuni il più veloce. Governo ci dia fiducia

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – “Sul Pnrr i Comuni stanno facendo la loro parte sulla base del Piano che è stato presentato e sul quale ci è stato chiesto di metterci a lavorare velocemente. Sono in corso bandi e aggiudicazioni e alcuni lavori sono già partiti. Cambiare in corsa gli investimenti sul comparto sarebbe un grave errore. I Comuni sono i più veloci a fare i progetti e a realizzarli. Chiediamo al Governo di darci e rinnovarci fiducia e di lasciarci lavorare”. E' quanto dichiara Alessandro Canelli, delegato Anci alla finanza locale e sindaco di Novara, a margine di un intervento a RaiNews24 economia.

“Secondo le nostre elaborazioni – precisa Canelli – ai Comuni sono già stati assegnati 35,5 miliardi di euro, l'89% della dotazione finanziaria prevista dal Piano di ripresa e resilienza. Quello che serve, come ricordato anche dal presidente Decaro, sono più anticipazioni e tempi certi per i pagamenti”. “Tra marzo e aprile scorso – ricorda il sindaco di Novara – le gare bandite con i Comuni committenti sono aumentate del 18% passando da 35.033 gare bandite a 41.280”.

Ricordando che “secondo le stime Anac al momento sono state già bandite dai Comuni gare per un valore di 17 miliardi di euro”, Canelli rimarca che “il problema dei ritardi e degli sprechi inaccettabili non riguarda il comparto dei Comuni che invece stanno dimostrando di essere più veloci e che il metodo più rapido per spendere e farlo bene è quello di progettare anche medi investimenti che coprono l'intero territorio nazionale Il 30% delle risorse assegnate ai Comuni riguarda progetti del valore fino a 1 milione di euro. Questo però non è un male, anzi un bene perché la media dei tempi di realizzazione, tra affidamento ed esecuzione delle opere tra 200 e 500 mila euro equivale a poco più di un anno e mezzo, esattamente la metà del tempo che si impiega per le opere tra 2 e 5 milioni di euro”.

“I Comuni – conclude Canelli – sono primi nelle assegnazioni, primi nei bandi e nell'aggiudicazione degli stessi con una dinamica positiva di ricaduta immediata sui territori. Legittimo rivedere il Piano, nelle more delle regole europee, ma chiediamo di non farlo senza considerare gli effetti che potrebbe avere su tante comunità e sui servizi offerti ai cittadini. Assicuriamo che i Comuni come sempre sanno spendere e spendere bene”.

ANSFISA: al via piattaforma online per processo autorizzativo messa in servizio sottosistemi strutturali a terra

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Con la digitalizzazione dei processi autorizzativi proseguono le iniziative promosse da ANSFISA per favorire la semplificazione e l'efficientamento delle attività, sviluppando strumenti sempre più user-friendly e trasparenti che potranno essere utilizzati dagli operatori per presentare le loro richieste e tutta la documentazione necessaria.

E' stato infatti predisposto il servizio on-line destinato ad informatizzare i processi volti all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali a terra, regolati dalle Linee Guida dell'Agenzia, che dopo un decennio di esperienza sul campo le ha recentemente aggiornate nell'ottica di introdurre semplificazioni utili a migliorare l'impostazione e agevolarne la chiarezza, nel rispetto della sicurezza di tutto il sistema che negli anni ha visto crescere la consapevolezza e la responsabilizzazione degli operatori.

Il servizio online, sviluppato tramite la configurazione di una piattaforma di Business Process Management (BPM), sarà attivato a breve e costituirà, sin dal momento della sua attivazione, l'unico punto di accesso per l'inoltro e il processamento delle istanze autorizzative. Inizialmente disponibile solo per il sottosistema Comando Controllo e Segnalamento (CCS), sarà poi successivamente esteso alle altre tipologie di sottosistemi strutturali e alle applicazioni generiche.

La piattaforma presenta interfacce sia verso gli operatori esterni (front-end) che gli utenti interni (back-office) ed è in grado di interagire in modalità automatica con altre piattaforme della PA (SPID e PagoPa), e con piattaforme on-line per la verifica di validità della firma digitale. Il servizio copre sia la gestione documentale che l'automazione di processo per la gestione del flusso di lavoro e dello scambio di documenti, messaggi e informazioni.

Mercoledì 14 giugno ANSFISA presenterà il servizio durante un webinar, organizzato in collaborazione con CIFI, a cui ci si potrà iscrivere gratuitamente. L'appuntamento sarà occasione per spiegare come è stato implementato il processo di digitalizzazione e per illustrare in anteprima tutte le funzionalità e i dettagli del nuovo servizio.

Per iscriversi al webinar di MERCOLEDI' 14 GIUGNO – 9:30 – 13:00 clicca su:

[Digitalizzazione dei Processi Autorizzativi ANSFISA 2023 \(ferrovie.academy\)](https://www.ferrovie.academy/)

PdL INTERPORTI- riavviata l'esame della legge

In questi mesi la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ha riavviato l'esame della PdL - Legge Quadro in materia di Interporti (AC 703), la quale rappresenta una versione sostanzialmente identica, al netto di qualche aggiornamento, a quella presentata nella precedente legislatura (AC 1259).

A settembre 2020 la prima PdL Interporti aveva avuto un iter piuttosto lento e accidentato: dopo un ampio ciclo di audizioni e la presentazione di emendamenti, era stato deciso di rinviare l'esame per svolgere ulteriori verifiche e successivamente di riaprire i lavori per la presentazione di ulteriori proposte. Tuttavia la Commissione, viste le difficoltà di giungere ad una sintesi a seguito di un approfondimento con il Governo, con l'obiettivo di trovare una quadra su alcuni temi controversi (in particolare sull'art. 5 relativo al regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti), aveva sospeso l'esame del provvedimento.

Tornando alla nuova PdL (AC 703), si segnala il desiderio da parte del legislatore di apportare sostanziali modifiche alla normativa settoriale, cercando di abrogare parzialmente la Legge n. 240 del 4 agosto 1990, attualmente in vigore.

La nuova disciplina può essere valutata positivamente, come già sottolineato dai consensi ottenuti da numerosi Relatori della Commissione Trasporti, in quanto aggiorna una normativa risalente a più di 30 anni fa, non rispondente alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche, e che non tiene conto della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale, della necessaria intermodalità e dell'esigenza che gli spazi interportuali siano strettamente interconnessi, non soltanto con la rete viaria nazionale ed europea, ma anche attraverso un collegamento con le reti TEN-T.

CONSIGLIO TRASPORTI UE – 1° giugno

Il 1° giugno si è riunito in Lussemburgo il Consiglio Trasporti, che ha affrontato diversi dossier di interesse strategico per il Sistema.

Il dibattito sulla relazione sullo stato di avanzamento della direttiva sullo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale ha evidenziato che diversi Stati membri desiderano estendere l'ambito delle infrazioni coperte oltre la proposta, anche per questioni non legate alla sicurezza (in particolare, la violazione delle restrizioni di accesso alle aree urbane, cui si oppone la COM), e che gli oneri amministrativi sono una preoccupazione generale.

Sul pacchetto Fit-for-55 la Presidenza di turno svedese ha informato sullo stato dei negoziati.

- FuelEU Maritime: l'accordo interistituzionale raggiunto con il Parlamento sarà votato dal PE in prima lettura a luglio, mentre la data per la successiva adozione da parte del Consiglio sarà comunicata in seguito.
- Regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR): la Presidenza ha osservato che il compromesso raggiunto con il Parlamento a marzo garantisce un'infrastruttura sufficiente, con un calendario ambizioso ma realistico, pur garantendo una sufficiente flessibilità. Il Parlamento dovrebbe votare in Plenaria ad ottobre.
- Regolamento sul trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation): la Presidenza ha sottolineato l'accordo preliminare con il Parlamento raggiunto il 24 aprile rappresenta un buon punto di equilibrio.
- Cielo Unico Europeo 2+ (pacchetto SES2+): sono complessi e sono all'ordine del giorno da tempo. La Presidenza ha ricordato il lavoro svolto sul capitolo 4 relativo alle reti del traffico aereo e a Eurocontrol e sta lavorando sul capitolo 2 relativo alle autorità nazionali di vigilanza.

- Direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS): il primo trilogico aveva mostrato un divario troppo grande per un compromesso ma è in programma una seconda consultazione a tre per l'8 giugno sulla base di un testo che sembra accogliere molte richieste del Parlamento.
- Per quanto riguarda gli altri punti in discussione di nostro interesse:
- Reti transeuropee di trasporto (TEN-T): la Presidenza ha ricordato il trilogico di apertura del 24 aprile, seguito da 7 riunioni tecniche, ma le posizioni del PE e del Consiglio sono rimaste distanti su molte questioni. Si sta verificando la disponibilità per un secondo trilogico nella seconda metà di giugno. L'obiettivo è chiudere il dossier entro la fine dell'anno.
- Nello specifico, durante il confronto a 27, l'Italia ha messo l'accento sull'eccessiva ambizione di alcune parti della proposta, mentre il Portogallo ha chiesto un'esenzione per le infrastrutture ferroviarie con lo standard di scartamento europeo, e Malta di non perdere di vista le esigenze e le specificità degli Stati membri, sottolineando la necessità di esenzioni per specifiche caratteristiche geografiche.
- EURO7: la Repubblica Ceca, l'Italia, la Bulgaria, la Francia, l'Ungheria, la Slovacchia, la Polonia e la Romania hanno chiesto di discutere dell'impatto della proposta Euro7 sulla mobilità nell'UE, sebbene il dossier non rientri tra le competenze del Consiglio Trasporti. Gli otto Stati membri hanno criticato la difficoltà tecnica e le spese elevate richieste, che potrebbero portare a un ridimensionamento o addirittura a una mobilità non più accessibile, e le tempistiche, che sono ritenute irrealistiche e che devono quindi essere posticipate. A questi otto Paesi si è aggiunta anche la Germania, che ha dichiarato irricevibile l'attuale forma di Euro 7.
- Lussemburgo, Irlanda, Danimarca, Paesi Bassi e Austria si sono invece schierati con la Commissione a sostegno della proposta.
- Brennero: per quanto riguarda la libera circolazione delle merci lungo l'autostrada del Brennero (punto richiesto congiuntamente da Germania e Italia), la Germania ha sottolineato la situazione drammatica in Baviera, con code lunghe 52 km a causa dei divieti di transito settoriale e notturno dei camion, e ha chiesto uno sforzo per trovare una soluzione, trovando il sostegno dell'Italia, della Repubblica Ceca, della Lituania, della Romania, della Bulgaria e dei Paesi Bassi, che hanno messo in evidenza i danni alla libera circolazione delle merci.
- L'Austria ha risposto sottolineando che il 90% di tutti i viaggi sono di transito, che il 30% sono deviazioni da percorsi transalpini più brevi, e che questo ha un impatto sull'inquinamento atmosferico, sui livelli di rumore e della congestione, a scapito degli austriaci. L'Austria ha ringraziato la Baviera, il Tirolo e l'Alto Adige per la proposta di un sistema di gestione del traffico e ha segnalato la disponibilità a lavorare su questa proposta.
- Lussemburgo e Belgio hanno sottolineato la necessità di trasferire il trasporto su rotaia e su altre modalità, mentre la Commissione ha sostenuto che i fondi già stanziati per il tunnel di base del Brennero allevieranno le tensioni, ma che non sarà in grado di concordare l'allocazione della capacità.
- Ucraina: la Commissione, sostenuta dalla Germania, ha sottolineato il ruolo delle corsie di solidarietà, non solo come misura a breve termine ma a lungo

termine. Il volume delle esportazioni agricole è diminuito ad aprile e la Commissione ha annunciato l'intenzione di sviluppare ulteriormente, oltre al canale sul Danubio, anche i corridoi verso i porti marittimi dell'Adriatico e del Baltico.

- La Lituania, in alternativa alle corsie di solidarietà, ha proposto una procedura in 4 fasi incentrata sui valichi di frontiera, la sigillatura dei container, i cambiamenti di scartamento nei terminal e la considerazione delle perdite finanziarie per gli operatori logistici.
- Polonia, Germania, Ungheria e Bulgaria hanno sottolineato l'importanza di far funzionare il transito, riducendone i costi per le merci.
- La Romania e la Slovacchia hanno chiesto un pacchetto finanziario a livello UE per sostenere gli obiettivi delle corsie preferenziali, anche per i valichi di frontiera che non fanno parte della rete TEN-T.
-

Osservatorio Contract Logistics PoliMi: mercato della logistica a 100 mld, Nord Est motore del Paese

(FERPRESS) – Milano, 9 GIU – “Con grande piacere abbiamo avviato oggi con la collaborazione dell'Osservatorio Contract Logistics (Politecnico di Milano) e di Assologistica un importante lavoro di confronto tra mondo produttivo e istituzionale, indispensabile, indispensabile per attivare quelle sinergie necessarie per garantire prosperità al nostro territorio, per un asset strategico quale quello della Logistica” – commenta così la Vice Presidente della Regione del Veneto, Elisa De Berti –

“Ringrazio per la partecipazione i rappresentanti del Governo, le Istituzioni, Confindustria, tutto il mondo del lavoro legato alla Logistica, oltre alle Regioni Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e alle Province autonome di Trento e Bolzano, anche loro oggi presenti, per un primo confronto sulle attività della Cabina di regia degli Stati Generali della Logistica del Nord-Est, recentemente istituita. I valori a consuntivo (2021) dei bilanci dei fornitori di servizi logistici hanno mostrato un'impennata del valore della logistica, arrivata a 100 miliardi di euro in Italia. Il fatturato aumenta sia in termini nominali (+16,8%) che in termini reali (+14,9%) a seguito della crescita dei volumi (rimbalzo della domanda) e dell'aumento del costo dei fattori produttivi. In valore assoluto, l'aumento più rilevante riguarda gli Spedizionieri (+42,4%) a seguito dell'esplosione dei noli marittimi e delle tariffe del trasporto aereo. Anche l'andamento degli Operatori logistici (+16,1%) è in parte legato alla crescita dei flussi internazionali. Nel 2021 l'effetto del canale eCommerce B2c sui volumi è stato ancora sostenuto (+15%). Si stima una ulteriore crescita per il biennio 2022-2023.

Il convegno ha confermato la forte attenzione alla Logistica del Nord-Est, cresciuto più del mercato italiano (+17,2%). Un settore che sta affrontando la sfida dello sviluppo sostenibile, sia in termini economici, sia in termini di impatto ambientale e sociale. Il settore ha infatti affrontato forti aumenti dei costi operativi, scarsità di capacità operativa nel trasporto e nei magazzini (mancanza di spazi su aerei, container e navi, carenza di autisti e addetti al magazzino, mancanza di spazi di stoccaggio e difficoltà a reperire mano d'opera e professionisti qualificati),

rallentamenti nelle supply chain internazionali, con un conseguente forte aumento dei costi di funzionamento delle filiere.

L'innovazione tecnologica e digitale si conferma una direzione "obbligata" su cui lavorare per una logistica più strategica, collaborativa e sostenibile, come dimostrato dagli interventi di questa mattina al convegno "Innovazione tecnologica e sostenibilità: le sfide per una Logistica che cresce – Sfide e direzioni di lavoro per il futuro della Logistica del Veneto", realizzato da Regione del Veneto, Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano** e Assologistica.

"È stato un piacere poter collaborare con Regione del Veneto per la realizzazione di un evento che sposa appieno la missione dell'Osservatorio Contract Logistics, ossia diffondere buone pratiche di innovazione della Logistica, che ha ormai assunto un ruolo chiave per il Paese e si trova in un momento cruciale di transizione – afferma Marco Melacini, Responsabile Scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics". "I numeri mostrano una filiera Logistica che è importante sia come settore in sé, con 100 miliardi di fatturato e più di 1,4 milioni di addetti, sia come elemento cruciale per il corretto funzionamento e la continuità del business, come ha ampiamente dimostrato lo shortage di capacità degli ultimi 2-3 anni" – analizza Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics.

Hanno partecipato all'evento molti manager di aziende della logistica attive sul territorio e rappresentanti delle Istituzioni. Oltre ad Elisa De Berti (Vicepresidente, Regione del Veneto) sono intervenuti Damiano Tommasi (Sindaco di Verona), Flavio Massimo Pasini (Presidente Provincia di Verona), Federico Bricolo (Presidente Verona Fiere), Renzo Sartori (Vicepresidente e Responsabile Rapporti con Università e Centri di Ricerca, Assologistica), Edoardo Rixi (Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), Alessandro Morelli (Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri), il case study AB InBev (proposto da CAB LOG), Attila Rocchia (Responsabile Logistica, Acqua Sant'Anna, invitato da Logistica Uno Europe), Ilario Tacchella (Presidente, Agglotech, invitato da Linde Material Handling Italia), Rachele Spiga (Logistics Excellence, DAB Pumps, invitato da FERCAM), Ivan Perini e Manuel Telser (Head of Global Logistics e Head of Global Digital Operations, Dr Schär, invitati da Number 1 Logistics Group Società Benefit), Luca Raviglione (Supply Chain Aftermarket Mng – BA Europe, Electrolux), Andreas Pechlaner (Deputy Managing Director Supply Chain Management, Loacker, invitato da Italtrans), Elena Filotto (Operations specialist Coordinator, Xylem), Marco d'Elia (Direttore Infrastrutture e Trasporti, Regione del Veneto), Ferdinando Azzariti (Presidente, Salone d'Impresa), Francesco Benevolo (Direttore, RAM), Giuseppe Vallone (Co-Founder e CTO, ThinkQuantum e Università di Padova), Paolo Salvato (SVP Strategic Innovation Projects, Director of Business Innovation Factory, Leonardo), Paolo Pisani (Direttore Transport Infrastructures & Logistics, AlmavivA), Claudio Canella (Responsabile divisione AAM, H2C), Tiziano Barone (Direttore, Veneto Lavoro), Pablo Bottega (Avvocato, Studio Avvocato Bottega), Eugenia Iannello (Funzionario, Confindustria Verona), Zeno D'Agostino (Presidente, Porto di Trieste), Fulvio Lino Di Blasio (Presidente, ADSP Mare Adriatico Settentrionale).

"Orgogliosi di ospitare in Veneto ed a Verona un evento così importante e strategico per lo sviluppo del Nord-Est. Un Veneto che promuove oggi lo sviluppo della logistica in ottica regionale e sovraregionale, a tutto campo. Con iniziative e studi di

attuazione del Piano Regionale dei Trasporti, che enfatizzano l'importanza di accompagnare lo sviluppo infrastrutturale con misure soft, quali la digitalizzazione delle imprese e dei sistemi di trasporto, l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia e promozione di un'occupazione di qualità. Ci facciamo promotori di un lavoro di squadra, interistituzionale e aperto al mondo delle imprese e della ricerca, per coordinare una governance informata, e sviluppare strategie e soluzioni fondate su una base dati e conoscitiva comune e condivisibile” – afferma Elisa De Berti, Vice Presidente della Regione del Veneto.

“Fino a pochi anni fa la logistica era considerata un settore poco incline al cambiamento, oggi è profondamente interessata dalla digital disruption dove le nuove tecnologie, legate al tracciamento e alla generazione di efficienze (soprattutto di costi e tempi), stanno rinnovando gli schemi produttivi. Questo ha un impatto sui modelli operativi ma anche sul mondo del lavoro, perché cambiano profondamente le competenze richieste per poter lavorare in questo settore. Su questo Assologistica è impegnata in prima linea in un proficuo confronto con gli associati e la compagine governativa e istituzionale, con l'obiettivo di innovare il settore che dev'essere sempre di più visto come un'attività di servizi strategici e funzionali alla crescita del paese” – commenta Renzo Sartori, Vicepresidente e Responsabile Rapporti con Università e Centri di Ricerca di Assologistica.

“La logistica sarà percorsa, nei prossimi dieci anni, da numerose sfide e progettualità innovative: digitalizzazione, treno-proiettile, smart roads, smart mobility, progettualità aerea avanzata, senza dimenticare i Porti visti come hub internazionali digitali. Insomma, una vera e propria crescita evolutiva nella logistica del Veneto e del mondo” – ha aggiunto Ferdinando Azzariti, Presidente di Salone d'Impresa, che ha condotto e moderato la sessione di lavoro pomeridiana.

L'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano nasce nel 2011 con l'obiettivo di fare cultura sulla Logistica e oggi è un punto di riferimento qualificato in Italia che integra attività di Ricerca, Comunicazione e Aggiornamento continuo. La mission dell'Osservatorio è quella di rappresentare un tavolo permanente di analisi critica e discussione sul ruolo di innovazione che l'ecosistema della Contract Logistics può costituire per la diffusione di pratiche di eccellenza nella gestione della logistica e della supply chain. L'Osservatorio studia l'evoluzione del mercato della Contract Logistics – analizzando ambiti di attività, relativi player e tecnologie utilizzate – e approfondisce criticamente i principali fattori di evoluzione e innovazione del settore, attraverso un confronto con i manager appartenenti alla filiera dell'offerta, ad aziende utenti di servizi logistici, ad associazioni ed enti pubblici (in un contesto pre-competitivo)...

Assologistica è l'Associazione di settore oggi di riferimento per realtà aziendali specializzate in logistica in conto terzi (operatori logistici, magazzini generali e frigoriferi, terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali). Rappresenta oltre 250 aziende che operano con 70 mila dipendenti diretti e indiretti, con una dotazione di 22 milioni di mq di aree coperte, 4,5 milioni di mc di celle frigorifere e 60 milioni di mq di terminal marittimi e inland terminal. Assologistica promuove e tutela, sia in Italia che all'estero, la qualità e l'efficacia delle Imprese Associate, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale. Assologistica è firmataria del CCNL logistica, trasporto merci e spedizione, CCNL Lavoratori dei Porti, CCNL Dirigenti (operatori

logistici, magazzini generali e frigoriferi, terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali).

Fondazione FS: avviati i lavori di riqualificazione della rimessa circolare di Torino Smistamento

(FERPRESS) – Torino, 9 GIU – La Fondazione FS Italiane, tramite Rete Ferroviaria Italiana, ha avviato i cantieri per la riqualificazione finalizzata al suo riutilizzo, della storica Rimessa circolare di Torino Smistamento.

In particolare si sta procedendo al rinforzo strutturale e, successivamente, al rifacimento degli impianti e al restauro filologico conservativo degli interni e degli esterni.

La Rimessa di Torino Smistamento, realizzata nei primi del '900, costa di una serie di telai a tre campate disposti a raggiera, realizzando un emiciclo caratterizzato da uno sviluppo totale di 127 metri di circonferenza esterna e 73 interna. Le campate laterali dei telai raggiungono una altezza di 6 metri, arrivando a 8.650 per quella centrale.

La Rimessa è sostenuta da una struttura di pilastri in cemento armato ed è dotata di grandi finestre e aperture, atte all'ingresso e all'uscita dei mezzi verso la piattaforma girevole elettrica di 21 metri posta al centro dell'intera struttura.

Dei 32 binari confluenti nella piattaforma girevole, 2 attraversano a raso la rimessa; gli altri 30 erano destinati al ricovero dei mezzi. Alcuni di questi sono attrezzati con fosse da visita di oltre 20 metri di lunghezza per uno di profondità, e constano della presenza, alle estremità lato interno rotonda, sotto le scalette metalliche per l'accesso, di collettori con ghisa delle acque piovane e di spurgo. Tre delle fosse sono inoltre attrezzate con cala assi a martinetti idraulici comandati da una pompa collegata ad un motore elettrico.

Terminati i lavori, la rimessa storica sarà utilizzata per il rimessaggio e la manutenzione dei treni storici e turistici e aperta al pubblico per eventi. Al suo interno sarà ricavata inoltre una zona espositiva per i rotabili, una zona conferenze e uno spazio da destinare ad archivio.

LAZIO

Civitavecchia Porto – AdSP MTCS, Comitato di gestione aumenta le aliquote per finanziare il prolungamento dell'antemurale

<https://etrurianews.it/> CIVITAVECCHIA, 6 giugno – Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino.

Oltre al Presidente dell'AdSP e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato da Città Metropolitana di Roma Capitale Pino Lotto e il componente designato dal Comune di Civitavecchia Arch. Emiliano Scotti, oltre ai rappresentanti delle Capitanerie di Porto di Civitavecchia e Gaeta.

Il Comitato ha approvato all'unanimità, tra le varie delibere, quella relativa all'incremento della aliquota della sovrattassa sulle merci imbarcate e sbarcate nel porto di Civitavecchia, finalizzata al finanziamento dell'ulteriore prolungamento dell'antemurale.

“Si tratta di un'opera – ha spiegato il presidente dell'Adsp Pino Musolino – che oltre ad avere una forte valenza dal punto di vista dello sviluppo infrastrutturale dello scalo, è molto importante anche per la sicurezza della navigazione”.

Un aspetto, questo, confermato anche dal Direttore Marittimo del Lazio, Contrammiraglio Filippo Marini: “Come già espresso anche al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, questo intervento porta un beneficio evidente per la sicurezza della navigazione, per la capacità evolutiva in quel tratto del canale e per la darsena servizi”.

“L'opera – ha ripreso Musolino – è stata finanziata nel PNRR per circa 60 milioni ed il costo è lievitato dai 69 milioni originariamente previsti a circa 106 milioni con l'aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime. L'Adsp coprirà i rimanenti 45 milioni con un ulteriore tiraggio del mutuo BEI e per far fronte agli oneri finanziari dell'operazione si è reso necessario ricorrere all'aumento dell'aliquota della sovrattassa per 0,724 euro a tonnellata. Ne avremmo fatto volentieri a meno, trattandosi di una misura recessiva, però necessaria a non perdere 60 milioni di risorse pubbliche, per i quali entro il prossimo 31 dicembre è necessario avere stipulato una obbligazione giuridicamente vincolante, e la possibilità di realizzare un'opera così importante. L'aumento comunque entrerà in vigore dal prossimo primo gennaio e qualora ci fosse la possibilità di reperire diversamente i 45 milioni mancanti, è già previsto un annullamento totale o parziale dell'incremento dell'aliquota”.

Tra le altre delibere approvate, quella relativa all'inserimento dell'area ex Privilege nel piano di configurazione strategica della zona commerciale e di quella settentrionale del porto.

“Non commetteremo lo stesso errore per la terza volta – ha dichiarato Musolino – dopo essere riusciti a recuperare un'area di pregio del porto, che giova ricordare dal punto di vista della destinazione d'uso non è mai stata adibita a cantieristica, come del resto era normale che fosse, distando alcune centinaia di metri dall'acqua. Il compendio sarà dedicato alla logistica e speriamo che presto sia

liberato anche dall'ingombrante presenza dello scafo, diventato un vero e proprio simbolo di un gigantesco fallimento. Abbiamo invitato gli stakeholder a presentare idee e proposte per il miglior utilizzo di quell'area, mentre la cantieristica avrà la sua naturale collocazione, prevista anche nel Piano Regolatore Portuale, alla Mattonara".

Al termine della seduta, il Presidente Musolino a nome dell'ente e di tutto il cluster portuale ha salutato e ringraziato per il lavoro svolto il Contrammiraglio Filippo Marini, che da fine giugno lascerà il comando del porto di Civitavecchia e della Direzione Marittima del Lazio per assumere lo stesso incarico a Venezia, con il grado di Ammiraglio.

Sia Musolino che lo stesso Marini hanno sottolineato come siano stati due anni di collaborazione proficua e positiva sia sotto l'aspetto professionale che dal punto di vista umano.

Gli operatori portuali a Civitavecchia contro la sovrattassa per la diga antemurale

<https://www.shippingitaly.it> Divenuta ieri attuale l'ipotesi abbozzata un paio di settimane fa dall'Autorità di sistema portuale di un aumento della sovrattassa sulle merci a coprire l'impennata di oltre il 60% (in un anno) del costo del prolungamento di circa 400 metri della diga antemurale del porto di Civitavecchia, immediata è deflagrata la protesta degli utenti delle banchine.

La declinazione è quella di una lettera (rivelata da Trcgiornale) inviata al presidente dell'Adsp laziale, Pino Musolino, con la richiesta di un "incontro urgentissimo" (entro 7 giorni) e la firma è quella di 13 aziende: Traiana, Cilp, Cfft, Cpc, Cac, Rps, Spedimar, Bellettieri, Asamar, Ipc, Rct, Minosse e Cpr. La premessa della missiva è "l'inopinata approvazione" del suddetto provvedimento, adottato malgrado il dissenso espresso dall'organismo di partenariato dell'Adsp (l'organo che ospita le rappresentanze dell'utenza e dei lavoratori portuali e che ha prerogative esclusivamente consultive).

"L'ulteriore innalzamento delle tasse portuali (già di gran lunga le più alte del paese) determina un colpo che rischia di rivelarsi esiziale per la tenuta dell'intero sistema portuale laziale" avvertono i firmatari. A latere il ragionamento che verrà sottoposto all'Adsp (e, forse, non solo) è anche più articolato.

"Come può – ci si domanda nello scalo – la Banca europea degli investimenti (la sovrattassa serve formalmente a coprire l'incremento del tiraggio di un prestito di questa istituzione chiesto per coprire il sovra costo della diga, ndr) accettare una modalità di rimborso che, incerta per natura, in quanto legata al traffico, a Civitavecchia non gode nemmeno del beneficio del dubbio, essendo certo per legge che una delle merci più movimentate e tassate, il carbone, dal 2025 non sarà più movimentata (il riferimento è alla data prevista per lo stop all'alimentazione a carbone della locale centrale elettrica, ndr)? Senza considerare che il gettito potrebbe comunque diminuire per lo spostamento della merce su altri più economici porti".

A.M.

ROMA CAPITALE

Stellantis e Galloo costituiscono joint venture per riciclo veicoli a fine vita

(FERPRESS) – Roma, 7 GIU – Stellantis N.V. e Galloo, azienda leader nel riciclo dei metalli, hanno annunciato oggi la firma di un Memorandum d'intesa per l'avvio di una trattativa esclusiva per la costituzione di una joint venture per il riciclo di veicoli a fine vita (End-of-Life Vehicles, ELV) come parte integrante dell'impegno della casa automobilistica a sostegno delle sue attività di economia circolare.

La joint venture Stellantis-Galloo collaborerà con gli impianti di trattamento autorizzati per ritirare gli ELV dall'ultimo proprietario, consentendo così il recupero dei componenti per il riutilizzo, la rigenerazione e il riciclo. Si prevede che i servizi saranno operativi alla fine del 2023, inizialmente in Francia, Belgio e Lussemburgo e poi nel resto d'Europa. La joint venture offrirà i propri servizi ad altre case automobilistiche.

"Rendere più facile per i clienti il riciclo degli ELV è essenziale per ridurre l'impatto ambientale dei veicoli" ha dichiarato Alison Jones, Senior Vice President della business unit di Economia Circolare di Stellantis. "Il reinserimento di componenti e materiali nella catena del valore consente di salvaguardare risorse limitate, supportando l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di carbonio entro il 2038. Siamo impazienti di avviare il programma quest'anno e di procedere a un rapido ampliamento."

"Siamo lieti di annunciare un nuovo passo avanti nella collaborazione iniziata molto tempo fa con Peugeot e Citroën e che prosegue ora con Stellantis e di continuare il cammino verso un modello di business sostenibile e responsabile, portando il riciclo dei veicoli a fine vita a un livello superiore" ha affermato Rik Debaere, CEO di Galloo. "Insieme a Stellantis, apriamo la strada all'innovazione per garantire un futuro più sostenibile per tutti."

Il riciclo è fondamentale nella strategia basata sulle 4R della business unit Circular Economy di Stellantis – Reman, Repair, Reuse, Recycle (Rigenerazione, Riparazione, Riutilizzo, Riciclo). Il programma per il riciclo degli ELV contribuirà ad aumentare di 10 volte rispetto al 2021 i ricavi provenienti da attività di riciclo e di 4 volte quelli derivanti dall'estensione della vita utile di componenti entro il 2030, nonché al raggiungimento dell'obiettivo di generare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030 previsto nel piano strategico di Stellantis Dare Forward 2030. Il programma di riciclo favorisce inoltre l'obiettivo di Stellantis di impiegare il 40% di materiali green nei veicoli di nuova produzione entro il 2030.

La transazione è soggetta all'accordo sulla documentazione definitiva e alle consuete condizioni di chiusura, incluse le approvazioni normative.

Gruppo FS: RFI lancia gara per nuova fermata Roma Pigneto, valore 100 mln di euro

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – Rete Ferroviaria Italiana (società capofila del polo Infrastrutture del Gruppo FS) ha lanciato la gara per la realizzazione dei lavori della nuova fermata nel quartiere Pigneto a Roma, sulla linea che collega la stazione Tiburtina con Tuscolana.

L'appalto, del valore di oltre 100 milioni di euro, è finanziato con fondi dell'Unione Europea – PNRR, FSC e MEF.

Il progetto – che nella sua creazione ha visto la partecipazione attiva dell'amministrazione comunale – prevede la realizzazione della nuova fermata e il collegamento diretto con la linea C della metropolitana di Roma Capitale attraverso un sottopasso pedonale.

È prevista inoltre la realizzazione di una piazza giardino a copertura del vallo ferroviario e la sistemazione della Circonvallazione Casilina Est e Ovest.

I lavori saranno articolati in due fasi; la prima prevede l'attivazione della nuova fermata Pigneto a gennaio 2025 in occasione del Giubileo. In questa fase verranno realizzate le banchine ferroviarie, saranno attivati tutti gli impianti a servizio della fermata e sarà completata una parte della copertura del vallo, che permetterà il collegamento in superficie con la Metro C della metropolitana.

È prevista anche l'installazione di un ponte pedonale provvisorio di collegamento tra Circonvallazione Casilina Ovest e Circonvallazione Casilina Est, in sostituzione dell'attuale ponte pedonale che sarà demolito ma che verrà mantenuto in esercizio fino al termine dei lavori. All'attivazione della fermata farà seguito, entro il 2027, il completamento della copertura, la realizzazione del sottopasso di collegamento pedonale con la Metro C e la realizzazione della piazza al di sopra della copertura del vallo.

L'intervento garantirà ai residenti del quartiere l'accessibilità diretta ai servizi ferroviari delle linee FL1 Orte – Fiumicino Aeroporto e FL3 Roma – Viterbo, l'interscambio con i servizi metropolitani della linea Metro C e la "ricucitura" urbana del quartiere di Pigneto, attualmente attraversato dalla ferrovia, offrendo alla città nuovi spazi urbani con ampie aree verdi e attrezzature culturali, per lo svago e lo sport.

Sangiuliano, il 16 luglio parte treno diretto Roma-Pompei

(ANSA) - ROMA, 11 GIU - "Il 16 luglio parte il treno Roma-Pompei, realizzato con le Ferrovie dello Stato: porterà i visitatori direttamente alla stazione ma anche agli scavi di Pompei. All'interno si potrà vedere anche un video che introduce alla storia di Pompei e ai grandi scavi iniziati con i Borbone e si potrà acquistare il biglietto di accesso agli scavi". Lo ha annunciato il ministro della Cultura, Gennaro Sangiuliano, ospite di Bruno Vespa al Forum in Masseria.

Roma: Patanè, gara per realizzazione fermata Pigneto ottima notizia

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – “L'avvio della gara da parte di Rfi per la realizzazione della fermata Pigneto sulla linea ferroviaria che collega la stazione Tiburtina alla Tuscolana è un'ottima notizia”: lo dichiara l'Assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patanè.

0“Si tratta di un intervento fondamentale per migliorare la mobilità di quel quadrante e proseguire nella cosiddetta rivoluzione del ferro perché – spiega Patanè – la fermata Pigneto, a regime, consentirà lo scambio tra le ferrovie locali FL1 e FL3 e la fermata della Metro C. L'opera quindi a Pigneto contribuirà a concretizzare un altro importante network su ferro, oltre a quello che nascerà al Colosseo con l'incrocio tra la linea B e la linea C”.

“L'intervento – conclude Patanè – verrà inoltre inserito all'interno di un progetto più ampio dell'isola ambientale del Pigneto che è stata perimetrata. Un'area che prevede anche piste ciclabili di connessione tra le stazioni metroferrotranviarie e le

ciclabili di via Prenestina, già esistente, e di via Casilina, da realizzare. Questo sarà uno dei progetti che cambierà in modo decisivo un pezzo di città migliorando la vita di centinaia di migliaia di cittadini".

Roma: ok da Giunta a protocollo d'intesa tra Roma Capitale, Retake, AMA e ATAC su miglioramento decoro urbano

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – La Giunta capitolina ha approvato la delibera presentata dall'Assessora all'Agricoltura, Ambiente e Ciclo dei rifiuti Sabrina Alfonsi relativa allo schema di protocollo d'intesa tra Roma Capitale, AMA S.p.A, ATAC e Retake Roma finalizzato al miglioramento del decoro urbano nella città di Roma. A seguire il documento è stato sottoscritto in Campidoglio.

Il protocollo è finalizzato a disciplinare la collaborazione tra le parti per lo svolgimento di una serie di iniziative finalizzate alla cura, alla rigenerazione e alla gestione condivisa dei beni comuni di proprietà comunale per fine di garantirne la fruizione da parte della collettività, incentivando azioni di solidarietà e inclusione sociale.

In particolare, il protocollo prevede:

- l'individuazione di un congruo numero di aree all'interno del territorio comunale di Roma che abbiano un'estensione contenuta per poter organizzare un evento di impatto ed una successiva azione di mantenimento sostenibile, ma che siano sufficientemente ampie affinché nell'area possano essere valorizzate le competenze dei soggetti aderenti al protocollo;
- l'organizzazione e l'esecuzione di un evento di riqualificazione per ciascuna delle aree, nel quale i soggetti coinvolti intervengono ognuno per le proprie competenze, garantendone la manutenzione ordinaria attraverso i Regolamenti e i contratti di servizio in essere. Così facendo, queste aree diventano un laboratorio col quale dimostrare come possano migliorare la vivibilità e il decoro dei territori e rafforzare il rapporto tra Amministrazione e la cittadinanza e promuovere comportamenti virtuosi di rispetto e cura dei beni comuni.
- Questi alcuni degli interventi previsti dal protocollo:
- ·Recupero spazi urbani per la socialità
- ·Cancellazione scritte vandaliche, tag e rimozione affissioni abusive da segnaletica e muri, verniciatura delle parti murarie non sottoposte a vincoli, recinzioni e cancelli
- ·Eliminazione delle erbe infestanti dalle aree ad uso pubblico
- ·Riqualificazione arredi urbani
- ·Valorizzazione artistica di aree degradate
- ·Spazzamento e raccolta dei rifiuti urbani su strada e piazze
- ·Coinvolgimento di persone destinate a lavori socialmente utili
- ·Attività di educazione e formazione
- ·Eventi di aggregazione e inclusione sociale, anche per offrire opportunità di impegno civico alle persone più svantaggiate attraverso l'attivazione di tirocini di inserimento lavorativo.

ATAC si impegna a prevedere, in contemporanea alle iniziative che saranno organizzate in aree limitrofe alle Stazioni delle linee delle Metropolitane A-B-C la cui gestione non è contrattualmente affidata all'Azienda, l'attivazione di iniziative ed interventi di pulizia straordinaria e di ripristino di decoro.

“Con questo nuovo protocollo che vede, per la prima volta, Roma Capitale coinvolgere insieme a Retake Roma le due partecipate AMA e ATAC, vogliamo dare ulteriore impulso alla collaborazione tra Amministrazione e una delle più attive Associazioni di volontariato che da anni è impegnata in un'intensa e capillare attività di tutela del decoro della nostra città. Retake è stata, inoltre, una delle associazioni co-promotrici del grande evento “Roma Cura Roma” svoltosi lo scorso 6 maggio, in occasione del quale ha mobilitato circa 200 volontari per oltre 20 interventi in diverse zone della città. Tale collaborazione, è bene ribadirlo, non intende in alcun modo coinvolgere le Associazioni in supplenza ai servizi che devono essere garantiti dalle aziende comunali ma ha l'obiettivo di rafforzare il rapporto con la rete del volontariato impegnato nella cura di tanti luoghi della Capitale come beni comuni e nel coinvolgimento e sensibilizzazione dei cittadini in queste azioni di riappropriazione collettiva degli spazi pubblici” dichiara l'Assessora Sabrina Alfonsi.

“ATAC accoglie sempre con favore il contributo del volontariato alle proprie attività, specie quando aiuta a migliorare la qualità dei servizi per la clientela del trasporto. Questo accordo va in questa direzione”, dichiara il Direttore generale di ATAC Alberto Zorzan.

“Questo protocollo getta le solide basi per un progetto di riqualificazione che riguarderà tutta la città di Roma. Un'iniziativa cui i cittadini romani partecipano contribuendo attivamente alla gestione dei beni comuni, interagendo agevolmente tra loro e con le istituzioni stesse per risolvere criticità e proporre progetti di valore per l'intera comunità romana.

Insieme a Roma Capitale, ai suoi uffici, alle partecipate e alla Polizia locale siamo più che pronti a testare questo modello in alcuni luoghi della città che verranno scelti di comune accordo. Questi fungeranno da progetto pilota e saranno un esempio tangibile di quello che ci auguriamo diventi un *modus operandi* sempre più diffuso su tutto il territorio. Ci aspettiamo una forte presenza e partecipazione da parte di Roma Capitale tutta, e un coinvolgimento attivo delle associazioni e dei cittadini.

Se vogliamo migliorare i nostri luoghi e questa città nel suo insieme, ognuno deve giocare un ruolo attivo e il dialogo tra le parti deve essere chiaro e forte. Noi ci crediamo e siamo pronti a dare il nostro contributo”, aggiunge la presidente di Retake Roma Francesca Leonelli.

Roma: approvata Memoria su Strade Scolastiche. Pratelli-Patanè, obiettivo più vicino

(FERPRESS) – Roma, 9 GIU – E' stata approvata dalla Giunta capitolina la Memoria per promuovere a Roma le Strade Scolastiche. La memoria istituisce un Tavolo di Coordinamento, cui siederanno rappresentanti degli Assessorati alla Scuola e Mobilità di Roma Capitale, i rispettivi dipartimenti, Roma Servizi per la Mobilità, i Presidenti delle commissioni Scuola e Mobilità, i 15 Municipi, il comando della Polizia

Locale, la Consulta cittadina per la sicurezza stradale, mobilità dolce e la sostenibilità e le principali associazioni del settore. Tutti i soggetti, dunque, chiamati a concorrere a questo importante obiettivo: rendere le strade intorno alle scuole più sicure e soprattutto più abitabili, luoghi di socialità e incontro.

Il tavolo, infatti, punta a coordinare gli interventi necessari a garantire chiusure delle strade in prossimità delle scuole, con formule diverse, adeguate al contesto territoriale: da quelle temporanee presidiate, a quelle con l'installazione di barriere mobili e removibili, fino alla pedonalizzazione permanente.

La memoria arriva dopo una prima sperimentazione negli anni passati, cui sono seguite ricognizioni da parte delle amministrazioni comunali, giungendo ad individuare 110 proposte nella città.

“Con questa Memoria vogliamo rilanciare, in collaborazione stretta con i Municipi, le comunità educanti e le associazioni territoriali, l'idea di un diverso modo di pensare gli spazi attorno alle scuole: spazi sicuri, liberati, che tornano a disposizione della socialità e dell'incontro, spazi cittadini 'contagiati' dalla funzione educativa delle scuole. Le strade scolastiche sono, in un certo senso, uno sconfinamento della scuola nel territorio che la circonda, la manifestazione fisica della contaminazione tra scuola e città. Per questo si tratta di un tassello fondamentale della nostra strategia che promuove le scuole aperte al pomeriggio, i patti educativi di comunità e la collaborazione stretta tra istituzioni culturali e scuole: perché le strade scolastiche si basano sull'idea di una scuola “al centro del villaggio”. Ha commentato l'Assessora alla Scuola, Formazione, Lavoro, Claudia Pratelli.

“Con la Memoria approvata in Giunta compiamo un altro passo in avanti nell'iter che porterà alla realizzazione di 110 strade scolastiche nella nostra città. Uno degli assi portanti su cui stiamo puntando in questa consiliatura è proprio la mobilità scolastica sostenibile e la realizzazione delle strade scolastiche, grazie alla collaborazione con i Municipi interessati e il supporto di Roma Sevisi per la Mobilità, è una delle priorità della nostra amministrazione. Riteniamo indispensabili questo tipo di soluzioni per creare un ambiente sicuro, favorire l'autonomia, la salute e la sicurezza dei bambini e incentivare la mobilità pedonale e ciclabile”. Ha poi aggiunto l'Assessore alla Mobilità Eugenio Patanè.



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