

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 26/2023 dal 10 luglio al 17 luglio 2023

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Commissione Ue: misure per un trasporto merci più efficiente	4
Commissione Ue propone misure su settore automobilistico coprendo progettazione, produzione e fine vita dei veicoli.....	5
DB presenta uno studio sull'espansione del traffico ad alta velocità in Europa	7
UE investe 3,6 mld in progetti su decarbonizzazione, elettrificazione e idrogeno, tecnologie pulite.....	8
Pubblicato studio Fedespediti "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico finanziaria".....	9
Commissione Ue: ok a regime ceco da 74 mln per sviluppo di binari di raccordo ferroviari	10
ITALIA.....	10
SRM: 10° Rapporto Italian Maritime Economy. Porti del Sud leva strategica per crescita del territorio.....	10
ZES unica per le Regioni del Sud: ok da Commissione UE. Soddisfazione di Fitto dopo incontro con Vestager.....	12
ZES unica per le Regioni del Sud: Meloni, un cambio di passo per l'economia del Sud.....	13
Assoporti: soddisfazione per volontà costituzione una ZES unica per il Mezzogiorno	14
Infrastrutture: liquidità alle imprese senza rinunciare ai progetti. Mit proporrà a Cipess un piano per uso dei fondi.....	14
PNRR: circolare Mit sul regime giuridico applicabile ad affidamenti relativi a opere dopo 1 luglio 2023	15
Bonus trasporti: Agens, Anav, Asstra, ritardi gravi in rimborso abbonamenti mettono in crisi aziende TPL.....	15
FlixBus: Incondi, pronti a rinnovare intera flotta se c'è alternativa ecologica vincente. Il Bilancio Sostenibilità.....	16
FlixBus lancia in Italia i primi autobus a pannelli solari. L'AD Incondi, diventare carbon neutral entro 2040	17
Enac: 510 milioni di euro investiti sugli aeroporti nazionali nel 2022.....	18
Convegno Ance giovani: Strisciuglio (RFI), rispetteremo le scadenze del Pnrr.....	19
Agens: Ferraris, 125 mld sulla rete per decongestionare le strade. Quest'anno +25% passeggeri	20
REGIONE LAZIO	21
ADSP Tirreno centro settentrionale: da BEI e CDP 80 mln per l'espansione dei Porti di Roma.....	21
Porto di Civitavecchia: avviati i dragaggi manutentivi. Lavori per 6 mln di euro	23

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 10 luglio al 17 luglio

ADSP Tirreno centro settentrionale: da BEI e CDP 80 mln per l'espansione dei Porti di Roma.....	23
Agens: Rocca, Regione Lazio in lotta con i bilanci e l'eredità negativa del passato	24
Agens: Patanè, TPL dimenticato, necessario aumento fondo trasporti e ripartizione più equa.....	25
RFI: su Avezzano-Roccasecca interventi di manutenzione e attività propedeutiche a installazione sistema ERTMS	26

INTERNAZIONALE

Commissione Ue: misure per un trasporto merci più efficiente

(FERPRESS) – Roma, 12 LUG – La Commissione Ue propone misure per rendere il trasporto merci più efficiente e più sostenibile, migliorando la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, offrendo maggiori incentivi per gli autocarri a basse emissioni e migliori informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra del trasporto merci. L'obiettivo è aumentare l'efficienza all'interno del settore, aiutandolo a contribuire all'obiettivo di ridurre le emissioni dei trasporti del 90% entro il 2050, come stabilito nel Green Deal europeo, consentendo al contempo al mercato unico dell'UE di continuare a crescere.

Uso più efficiente della capacità ferroviaria

I binari ferroviari sono costosi da costruire e, nell'UE, sempre più congestionati. Il regolamento proposto ne ottimizzerà l'uso, migliorerà il coordinamento transfrontaliero, aumenterà la puntualità e l'affidabilità e, in ultima analisi, attirerà più compagnie di trasporto merci verso la ferrovia. I passeggeri beneficeranno di servizi ferroviari aggiuntivi in quanto la capacità della rete sarà utilizzata in modo migliore, con un impatto positivo sui servizi transfrontalieri, consentendo tra l'altro collegamenti più frequenti e la prenotazione anticipata dei biglietti.

Le norme attuali sulla gestione della capacità sono decise annualmente, a livello nazionale e manualmente. Ciò non favorisce il traffico transfrontaliero (circa il 50% del trasporto merci su rotaia attraversa le frontiere); l'approccio frammentato porta a ritardi alle frontiere. Ciò, a sua volta, ostacola il funzionamento del mercato unico. Sono comuni anche i ritardi dovuti alla congestione causata da lavori di manutenzione non coordinati.

L'odierna proposta di regolamento sull'uso della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico si basa sul progetto di riprogettazione dell'orario guidato dall'industria. L'obiettivo è rispondere meglio alle diverse esigenze del settore ferroviario: orari stabili e prenotazione anticipata dei biglietti per i servizi passeggeri e corse dei treni flessibili adattate alle catene di approvvigionamento just-in-time per i caricatori di merci.

Nuovi incentivi per l'utilizzo di autocarri a basse emissioni

Più del 50% delle merci viene trasportato su strada nell'UE (dati del 2020) e questo trasporto contribuisce in modo determinante alle emissioni di gas a effetto serra. L'attuale direttiva sui pesi e le dimensioni stabilisce la lunghezza, la larghezza e l'altezza del peso massimo per i veicoli pesanti. La proposta odierna rivede queste norme per consentire un peso aggiuntivo per i veicoli che utilizzano tecnologie a emissioni zero, in quanto tendono ad aumentare il peso di un veicolo. Ciò incentiverà l'adozione di veicoli e tecnologie più puliti. Una volta che la tecnologia si svilupperà e i sistemi di propulsione a emissioni zero diventeranno più leggeri, grazie anche all'uso di dispositivi aerodinamici e cabine, i veicoli più puliti beneficeranno di un carico utile di carico aggiuntivo rispetto ai camion convenzionali.

Sarà incoraggiata anche la diffusione di cabine più aerodinamiche e altri dispositivi per il risparmio energetico, non solo migliorando il comfort e la sicurezza del conducente, ma anche aumentando l'efficienza dei propulsori a emissioni zero, ovvero il meccanismo che trasmette la potenza dal motore per muovere il veicolo.

La proposta fornirà inoltre chiarezza sull'uso nel traffico transfrontaliero, a determinate condizioni, di veicoli più pesanti e più lunghi, che sono oggi consentiti in alcuni Stati membri. Ciò include il chiarimento che gli Stati membri che autorizzano i sistemi modulari europei (SME) nei loro territori potranno utilizzarli anche nelle operazioni internazionali tra questi Stati membri confinanti, senza la necessità di un accordo bilaterale e senza la restrizione di attraversare un solo confine. Ciò significa che la stessa quantità di carico può essere trasportata in meno viaggi.

Per incoraggiare il trasporto intermodale, in base al quale le merci vengono spostate utilizzando due o più modi di trasporto ma con un'unità di carico standardizzata (come un rimorchio per container o altro), autocarri, rimorchi e semirimorchi potranno trasportare un peso extra. L'altezza extra faciliterà anche il trasporto di container high-cube con veicoli standard.

CountEmissionsEU: confronto delle impronte di carbonio

La Commissione propone un approccio metodologico comune per le imprese per calcolare le loro emissioni di gas a effetto serra se scelgono di pubblicare queste informazioni o se sono invitate a condividerle per motivi contrattuali. La metodologia proposta si basa sullo standard ISO/CEN recentemente adottato per la quantificazione e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dal funzionamento delle catene di trasporto di passeggeri e merci. Dati affidabili sulle emissioni porta a porta consentiranno agli operatori di confrontare i loro servizi e consentiranno ai consumatori di fare scelte informate sulle opzioni di trasporto e consegna.

Prossimi passi

Le proposte saranno ora esaminate dal Parlamento europeo e dal Consiglio nell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

Commissione Ue propone misure su settore automobilistico coprendo progettazione, produzione e fine vita dei veicoli

(FERPRESS) – Roma, 13 LUG – Oggi la Commissione propone misure per rafforzare la circolarità del settore automobilistico, coprendo la progettazione, la produzione e il trattamento a fine vita dei veicoli. Questa iniziativa migliorerà l'accesso alle risorse per l'economia dell'UE, contribuirà agli obiettivi ambientali e climatici dell'UE, rafforzando nel contempo il mercato unico e contribuendo ad affrontare le sfide associate alla trasformazione in corso dell'industria automobilistica.

Si prevede che le azioni proposte genereranno entrate nette per 1,8 miliardi di euro entro il 2035, con ulteriori posti di lavoro creati e maggiori flussi di entrate per l'industria della gestione dei rifiuti e del riciclaggio. Inoltre, contribuiranno a migliorare la sicurezza stradale nei paesi terzi impedendo l'esportazione di veicoli non idonei alla circolazione e riducendo l'inquinamento nocivo e i rischi per la salute nei paesi che importano veicoli usati dall'UE.

Si prevede che il regolamento proposto, che sostituisce le attuali direttive sui veicoli fuori uso e sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, apporti notevoli benefici ambientali, tra cui una riduzione annua di 12,3 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ entro il 2035, una migliore valorizzazione del 5,4 milioni di tonnellate di materiali e un maggiore recupero di materie prime critiche. L'attuazione del regolamento porterà a risparmi energetici a lungo termine nella fase di produzione, a una minore dipendenza dalle materie prime importate e alla promozione di modelli di business sostenibili e circolari.

Si prevede che il settore automobilistico diventerà il più grande consumatore di materie prime critiche utilizzate nei magneti permanenti dei motori elettrici in Europa. Migliorare la resilienza dell'UE contro le interruzioni della catena di approvvigionamento e ridurre la sua dipendenza dalle importazioni di materie prime critiche è fondamentale per la transizione verso veicoli a emissioni zero. Per facilitare la transizione del settore, la Commissione ha rivisto la legislazione esistente e propone un regolamento unico che si concentra su diversi elementi chiave per migliorare la qualità nella progettazione, raccolta e riciclaggio, facilitando nel contempo gli obblighi di comunicazione:

“Design circolare”: il miglioramento della circolarità nella progettazione e nella produzione di veicoli contribuirà a garantire che questi possano essere facilmente smantellati. Le case automobilistiche dovranno fornire istruzioni chiare e dettagliate per i demolitori su come sostituire e rimuovere parti e componenti durante l'uso e la fase di fine vita di un veicolo.

“Utilizzare contenuto riciclato”: il 25% della plastica utilizzata per costruire un nuovo veicolo dovrà provenire dal riciclaggio, di cui il 25% dovrà essere riciclato da veicoli fuori uso.

“Trattare meglio”: le misure porteranno a recuperare più materie prime e di migliore qualità, comprese le materie prime critiche, la plastica, l'acciaio e l'alluminio. Il 30% della plastica dei veicoli fuori uso dovrebbe essere riciclato. Ulteriori misure sosterranno il mercato del riutilizzo, della rigenerazione e del rinnovo di parti e componenti di un veicolo. Gli Stati membri sono incoraggiati a fornire incentivi alle officine e alle officine per sostenere la vendita di pezzi di ricambio.

“Migliorare la governance”: le nuove norme rafforzeranno la responsabilità del produttore istituendo regimi nazionali di responsabilità estesa del produttore in base a requisiti uniformi. Questi regimi mireranno a fornire finanziamenti adeguati per le operazioni obbligatorie di trattamento dei rifiuti, a incentivare i riciclatori a migliorare la qualità dei materiali riciclati dai veicoli fuori uso, promuovendo così una maggiore cooperazione tra operatori del trattamento e produttori.

“Raccogliere di più e in modo più intelligente”: per porre fine alla scomparsa dei veicoli, la proposta prevede una migliore applicazione delle norme vigenti e aumenta la trasparenza. Ciò significa più ispezioni, tracciamento digitale dei veicoli fuori uso in tutta l'UE, una migliore separazione delle auto vecchie da quelle fuori uso, più multe per infrazioni e divieto di esportazione di veicoli usati non idonei alla circolazione.

“Coprire più veicoli”: l'ambito di queste misure sarà gradualmente ampliato per includere nuove categorie come motocicli, camion e autobus, garantendo una copertura più completa.

La proposta di regolamento della Commissione sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e sulla gestione dei veicoli fuori uso sarà ora esaminata dal Parlamento europeo e dal Consiglio nell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

DB presenta uno studio sull'espansione del traffico ad alta velocità in Europa

(FERPRESS) – Roma, 10 LUG – Insieme alle ferrovie partner europee, Deutsche Bahn ha elaborato uno studio sull'espansione del trasporto ad alta velocità (HGV) in Europa.

La proposta per la "Rete Metropolitana" prevede il concreto ampliamento delle tratte per treni passeggeri veloci in tutto il continente e la simulazione del possibile incremento delle prestazioni di trasporto su ferrovie ecocompatibili. Il punto di partenza dello studio è il "Green Deal" della Commissione UE. Con un raddoppio previsto entro il 2030 e una triplicazione entro il 2050, l'HGV europeo dovrebbe dare un importante contributo alla riduzione di CO₂ nel settore dei trasporti. Nello studio, gli specialisti hanno analizzato come deve essere una tale rete "Green Deal" per raggiungere gli obiettivi dell'UE.

Michael Peterson, membro del consiglio di amministrazione di DB per il trasporto passeggeri a lunga distanza: "È possibile triplicare il traffico ad alta velocità in Europa. Se l'infrastruttura è presente, milioni di persone nel continente beneficeranno di collegamenti interessanti e tempi di viaggio più brevi. Ne beneficiano in particolare i paesi ferroviari dell'Europa centrale e occidentale e ancor più dell'Europa meridionale e orientale. Secondo i nostri calcoli e le nostre simulazioni, ci sono tempi di viaggio interessanti su assi completamente nuovi e attraverso nuovi snodi di trasporto su rotaia."

I fatti e le cifre più importanti sulla "Rete metropolitana":

Collega almeno ogni ora tutte le 230 regioni metropolitane e le grandi città europee ai mezzi pesanti (gli agglomerati con più di 250.000 abitanti sono definiti regioni metropolitane).

Circa il 60 per cento degli europei vive nelle regioni metropolitane e ha quindi accesso diretto ai mezzi pesanti, anche nelle regioni in cui non esiste ancora un traffico ferroviario veloce.

La chiave sta nell'infrastruttura: un totale di 21.000 chilometri di rete ferroviaria devono essere costruiti e ampliati in tutta Europa. I percorsi progettati per i mezzi pesanti sarebbero quasi triplicati da oggi (Eurostat 2019) da circa 11.300 chilometri a 32.000 chilometri entro il 2050. La rete dovrebbe consentire velocità di 300 km/h. Per la Germania, ciò significa che se il percorso venisse ampliato, includendo i percorsi già in costruzione e pianificati, l'infrastruttura ad alta velocità in Germania aumenterebbe a ben 6.000 chilometri. Un altro vincitore sarebbe la Polonia, che aumenterebbe la sua rete di più di dieci volte dagli attuali 224 chilometri a 2.760 chilometri.

Se il "Green Deal" avrà successo, l'UE e gli Stati membri dovranno effettuare notevoli investimenti aggiuntivi e investire nell'espansione della rete in tutta Europa. Le imprese ferroviarie coinvolte vogliono scambiare informazioni con i politici il prossimo autunno. Gli interventi infrastrutturali in corso di progettazione o realizzazione non sono sufficienti per raggiungere il raddoppio del traffico ad alta velocità entro il 2030.

UE investe 3,6 mld in progetti su decarbonizzazione, elettrificazione e idrogeno, tecnologie pulite

(FERPRESS) – Roma, 13 LUG – Oggi la Commissione Ue assegna oltre 3,6 miliardi di euro a 41 progetti di tecnologia pulita su larga scala, da finanziare attraverso il Fondo per l'innovazione dell'UE .

Incentrati sul piano REPowerEU e sulla graduale eliminazione delle importazioni europee di combustibili fossili russi, questi progetti riguardano un'ampia gamma di settori, come quello del cemento, dell'acciaio, dei biocarburanti avanzati, dei carburanti sostenibili per l'aviazione, dell'energia eolica e solare e dell'idrogeno rinnovabile e dei suoi derivati . Il finanziamento contribuirà a rendere più ecologici settori significativi dell'economia europea, in particolare quelli difficili da decarbonizzare.

I progetti selezionati si trovano in 15 Stati membri dell'UE: Austria, Belgio, Croazia, Cechia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna e Svezia; così come la Norvegia. I progetti sostenuti entreranno tutti in funzione prima del 2030 e hanno il potenziale per evitare 221 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ nei primi 10 anni di attività.

I 41 progetti sono stati selezionati a seguito del terzo bando per grandi progetti , su quattro temi: decarbonizzazione "generale"; "elettrificazione industriale e idrogeno"; "produzione di tecnologie pulite"; e "piloti di taglia media".

Progetti in breve

In tema "generale" decarbonizzazione: 8 progetti da 1,4 miliardi di euro. Comprendono 3 progetti di raffinerie e 5 progetti nel settore del cemento e della calce, e si trovano in Belgio, Croazia, Germania, Grecia, Paesi Bassi, Portogallo e Svezia.

Sul tema "Industria elettrica e idrogeno": 13 progetti per un valore di quasi 1,2 miliardi di euro. Comprendono 6 progetti sulla produzione di idrogeno rinnovabile e 7 progetti sull'uso dell'idrogeno in diversi settori: industria chimica, raffinerie e acciaio. I progetti si trovano in Austria, Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Norvegia.

Nel tema "clean tech manufacturing": 11 progetti per un valore di quasi 800 milioni di euro.

Includono 4 progetti sulla produzione di elettrolizzatori, 4 progetti sulle batterie (compreso il riciclaggio) e 3 progetti su pannelli e moduli fotovoltaici, localizzati in Belgio, Danimarca, Germania, Finlandia, Spagna, Svezia e Norvegia.

Nel tema "piloti di medie dimensioni": 9 progetti del valore di 250 milioni di euro. Includono 2 progetti sull'energia eolica, 2 sull'energia oceanica, 2 sui prodotti chimici e progetti nel settore del vetro, sulla cattura del carbonio e sui combustibili elettronici. I progetti si trovano in Cechia, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Spagna e Norvegia.

I progetti selezionati sono stati valutati da esperti indipendenti in base a cinque criteri di aggiudicazione: capacità di ridurre le emissioni di gas serra rispetto alle tecnologie tradizionali; livello di innovazione; maturità operativa, finanziaria e tecnica; scalabilità; ed efficacia dei costi. Oltre ai 41 progetti selezionati per il finanziamento oggi, altri progetti promettenti ma non sufficientemente maturi riceveranno assistenza per lo sviluppo dei progetti dalla Banca europea per gli

investimenti. Questi saranno annunciati nel quarto trimestre del 2023. Alla fine dell'anno, la Commissione lancerà il prossimo invito a presentare proposte per progetti su larga scala nell'ambito del Fondo per l'innovazione, con un budget aumentato di 4 miliardi di euro.

Publicato studio Fedespedit "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico finanziaria"

(FERPRESS) – Roma, 11 LUG – Viene pubblicata oggi "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria – bilanci", elaborata per l'8° anno consecutivo dal Centro Studi Fedespedit con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione. L'edizione di quest'anno prende in esame i bilanci 2022 di 10 compagnie di navigazione* e contiene un focus anche sui risultati del primo trimestre 2023.

Nel 2022 il traffico container (173,7 milioni di Teu) ha risentito degli effetti della crisi geopolitica e della guerra in Ucraina registrando una flessione del -3,9% sul 2021, il valore più alto in negativo dalla crisi finanziaria del 2009. La contrazione dei traffici mondiale ha influito anche sul livello della domanda e dei noli che da febbraio 2022 hanno iniziato a registrare un trend decrescente fino a raggiungere a giugno del 2023 una diminuzione percentuale del -74% rispetto a gennaio 2020. Lo studio è disponibile sul sito di Fedespedit nella sezione [Centro Studi](#)

Queste le principali evidenze che emergono dall'analisi:

Nell'ultimo anno la capacità delle principali compagnie è aumentata nel complesso di più di 1.2 milioni Teu;

La flotta a disposizione delle 12 compagnie** analizzate è pari a 2.878 navi, il 55% delle portacontainer totali. La capacità complessiva è pari a circa 18 milioni di Teu (86% del totale), grazie a un aumento della capacità media per nave. Spiccano gli aumenti di MSC (+661mila Teu), di CMA CGM (+191mila Teu) e di Evergreen (+123mila Teu).;

Le società coinvolte nelle tre grandi alleanze controllano l'81,2% dell'offerta di capacità e il 51,1% delle navi;

Nel 2022 le compagnie di navigazione nonostante il minor numero di container movimentati hanno potuto godere ancora degli effetti positivi del forte rialzo dei noli in termini di fatturato – con aumenti percentuali sul 2021 tra il 13% e il 109% e soprattutto risultati finali con picchi oltre il 400%: risorse importanti che hanno consentito alle compagnie di navigazione di far fronte a debiti pregressi o di preservare liquidità per futuri investimenti, o per consolidare le strategie d'integrazione avviate negli anni precedenti.

Per quanto riguarda il primo trimestre 2023 il drastico ridimensionamento dei traffici e dei noli ha comportato pesanti riduzioni del fatturato, mediamente superiori al 50% rispetto allo stesso periodo del 2022 con utili inferiori in media dell'80% rispetto al primo trimestre del 2022.

*Le società analizzate sono: Cosco, OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming, ZIM, ONE. Per ciascuna società sono presentate le principali voci del conto economico e sono stati calcolati dieci indici di bilancio, scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell'impresa: ROS (EBIT-Earning Before Interest and Taxes)

/Fatturato), ROA (EBIT/Capitale investito), ROE (Utile/Capitale proprio), Quick Ratio o Indice di liquidità (Liquidità a breve/Passività Correnti), Cassa/Debiti vs banche a breve, Rapporto di indebitamento bancario (Debiti finanziari totali/Mezzi propri), Debiti vs banche a M-L/Investimenti fissi, EBIT/Oneri finanziari, EBITDA/Debiti finanziari a breve e lungo termine (Earning Before Interest, Taxes, Depreciation, Ammortization), Quoziente d'indebitamento (mezzi di terzi / mezzi propri).

**incluse CMA-CGM e MSC

[Diapositiva 1 \(shippingitaly.it\)](http://shippingitaly.it)

Commissione Ue: ok a regime ceco da 74 mln per sviluppo di binari di raccordo ferroviari

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – La Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'UE, un regime ceco da 74 milioni di euro per sostenere lo sviluppo dei binari di raccordo ferroviari. L'obiettivo del regime è promuovere il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia riducendo i costi dell'infrastruttura ferroviaria.

Il regime sarà aperto a qualsiasi impresa disposta a costruire, migliorare, ricostruire o ripristinare l'infrastruttura ferroviaria che collega terreni privati, in particolare impianti industriali, alla rete ferroviaria pubblica ("raccordi ferroviari"). L'aiuto coprirà anche altri costi di investimento in strutture direttamente collegate a un binario di raccordo, come le attrezzature per la movimentazione del carico. Nell'ambito del regime, l'aiuto assumerà la forma di sovvenzioni dirette a copertura fino al 49% dei costi ammissibili. Il regime durerà fino al 31 dicembre 2027.

La Commissione ha valutato il regime in base alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, in particolare all'articolo 93 del TFUE sul coordinamento dei trasporti. La Commissione ha ritenuto che il regime sia necessario per coordinare i trasporti e promuovere l'uso del trasporto ferroviario, che è meno inquinante del trasporto su strada e riduce la congestione stradale. La Commissione ha pertanto concluso che la misura faciliterà il passaggio del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, in linea con gli obiettivi della strategia dell'UE per una mobilità sostenibile e intelligente e del Green Deal europeo. Inoltre, la Commissione ha rilevato che l'aiuto avrà un "effetto di incentivazione" in quanto i beneficiari non realizzerebbero gli investimenti in assenza del sostegno pubblico. Infine, la Commissione ha ritenuto che il regime sia proporzionato, in quanto limitato al minimo necessario, e abbia un impatto limitato sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. Su questa base, la Commissione ha approvato il regime ceco ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'UE.

ITALIA

SRM: 10° Rapporto Italian Maritime Economy. Porti del Sud leva strategica per crescita del territorio

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato, presso il Centro Congressi della Stazione Marittima di

10

Napoli, il decimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy", intitolato quest'anno Porti, shipping e logistica al centro dei nuovi scenari del Mediterraneo: 10 anni di analisi, dati e riflessioni sulla competitività del settore e sul ruolo dell'Italia. Si tratta di un'edizione speciale che racconta dieci anni di fatti, trend e dinamiche che hanno caratterizzato il settore. Le analisi, infatti, sono tutte realizzate con questa chiave di lettura poiché il centro studi ha inteso razionalizzare tutti i principali accadimenti che hanno impattato su questo grande asset del Paese.

Il sopraggiungere di crisi energetiche, aumento dei prezzi delle materie prime, pandemie e guerre che ne hanno stravolto gli equilibri e le rotte navali ma anche le nuove sfide e opportunità a cui rivolgere attenzione come la digitalizzazione, la sostenibilità, gli investimenti del PNRR e le nuove dinamiche del canale di Suez.

SRM ha dedicato la prima parte del volume alle dinamiche congiunturali che confermano il grande rilievo del settore che fornisce un contributo notevole alla nostra internazionalizzazione: 380 miliardi del nostro import-export viaggia via mare ed i nostri porti movimentano mezzo miliardo di tonnellate ed oltre 61 milioni di passeggeri.

Nella seconda parte i partner internazionali di SRM hanno realizzato analisi di profondità sui principali fenomeni che hanno caratterizzato e stanno caratterizzando il trasporto marittimo: la transizione energetica, casi studio su Paesi specifici e impatto della pandemia di breve e lungo termine.

La terza parte contiene monografie su temi di grande interesse come la sostenibilità, le supply chain, l'integrazione verticale dello shipping e il settore della pesca per la prima volta entrato a far parte delle analisi per il rilievo che riveste per la nostra economia.

Massimo Deandrea, Direttore Generale SRM, ha sottolineato "Il Rapporto di quest'anno riporta analisi e numeri di lungo periodo sui porti, lo shipping e la logistica, comparti che stanno guidando l'economia mondiale, europea e del Paese, lo testimoniano due numeri su tutti: le imprese italiane esportano ed importano con le navi il 40% delle loro produzioni, il valore aggiunto dell'economia marittima nel nostro Paese supera i 50 miliardi di euro. Un settore che nel Sud trova un'espressione di eccellenza nei settori portuale e armatoriale. Le nuove sfide della sostenibilità della digitalizzazione e dei carburanti alternativi avanzano in modo impetuoso e dobbiamo farci trovare pronti per mantenere ed accrescere la nostra competitività. Necessario altresì dare alle ZES piena operatività attirando investimenti anche dall'estero che potranno dare ulteriore linfa al nostro sistema marittimo".

Tra i dati di rilievo emergono infatti quelli relativi ai porti del Mezzogiorno che si confermano leva strategica per la crescita del territorio. Con un contributo al traffico merci del 46% anche nel 2022 (invariato rispetto al 2013) pari a 226 milioni di tonnellate il Mezzogiorno esprime in tutti i comparti del marittimo valori di peso percentuale molto superiori a quelli di PIL (22%), di numero di imprese e di addetti.

- Il traffico via mare nel Mezzogiorno ha più valore per il territorio: l'import-export via mare su totale del traffico è pari al 69% contro una quota quasi del 40% dell'Italia.

- L'import-export via mare del Mezzogiorno nel 2022 ha raggiunto 84,4 miliardi di euro con un balzo del 41% sull'anno precedente; si tratta di una performance anche superiore all'Italia (37,6%).

- I dati del 2022, segnano poi “una conferma degli scali meridionali” sempre presenti tra i primi posti in classifica nelle diverse tipologie merceologiche; Cagliari, Augusta e Milazzo rispettivamente 2°, 3° e 4° porto in Italia nel segmento energy, Taranto 2° nelle solide e nel general cargo, Brindisi 4° nelle solide, Salerno e Catania 4° e 5° per il Ro-Ro, e benissimo Gioia Tauro che con le performance del segmento container, 1° in Italia, tiene in alto i numeri del Paese.
- I porti del Mezzogiorno giocano un ruolo chiave sul comparto “Energy” (petrolio greggio e raffinato) rappresentando il 48% dei rifornimenti e delle esportazioni petrolifere via mare del Paese ed essendo il terminale di importanti pipeline dal Nord Africa e dall’Asia.
- Il Sud ha una presenza importante del settore Ro-Ro e delle autostrade del mare (incide nel 2022 per il 51% sul totale Italia), comparto che ha svolto e sta svolgendo un ruolo chiave in fase pandemica e di conflitto in quanto cinghia di trasmissione di un trade di prossimità e trasporto di veicoli pesanti sottratti alla strada.
- Le 8 ZES (Zone Economiche Speciali) del Mezzogiorno per le quali il PNRR ha previsto 630 milioni di risorse stanno iniziando ad attirare i primi investimenti. Le recenti stime mostrano nel Mezzogiorno un dato pari a 240 domande di investimento e 55 autorizzazioni uniche rilasciate ai Commissari di Governo (aggiornamento a Marzo 2023).

ZES unica per le Regioni del Sud: ok da Commissione UE. Soddisfazione di Fitto dopo incontro con Vestager

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – Ieri mattina a Bruxelles il Ministro agli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR Raffaele Fitto ha incontrato la Vicepresidente Esecutiva della Commissione europea e Commissaria per la Concorrenza Margrethe Vestager, al fine di illustrare la proposta italiana di istituire un’unica Zona Economica Speciale (ZES) per l’intero Sud Italia, e iniziare un confronto per rendere strutturale la misura Decontribuzione Sud.

La Vicepresidente ha accolto positivamente la proposta del Governo italiano di istituzione di una unica ZES nell’intero Mezzogiorno d’Italia superando le attuali 8 zone economiche speciali già previste e istituite per rafforzare il sistema e sostenere la crescita e la competitività dell’intero Mezzogiorno d’Italia.

Le regioni interessate sono l’Abruzzo, la Campania, la Puglia, la Basilicata, il Molise, la Calabria, la Sicilia e la Sardegna.

La proposta mira ad estendere a tutto il Mezzogiorno le misure di semplificazione e accelerazione delle procedure approvative e autorizzative e di sostegno alle imprese per le ZES.

Gli strumenti di incentivazione saranno improntati a principi di certezza e stabilità del quadro normativo e di semplificazione procedurale, coprendo un orizzonte temporale più esteso rispetto agli attuali strumenti, in coerenza con i diversi strumenti di programmazione pluriennale europei e nazionali: PNRR e relativo capitolo REPowerEU, la politica di Coesione e il Fondo di Sviluppo e Coesione.

Sul piano operativo, si estende a tutto il Mezzogiorno l’autorizzazione unica per l’avvio delle attività produttive e la riduzione di un terzo dei termini di conclusione

dei procedimenti. Trasparenza ed efficienza dell'intero processo saranno assicurate attraverso uno 'Sportello Unico Digitale'.

Durante l'incontro è stato inoltre avviato il confronto con la Commissione in ordine alla misura 'Decontribuzione Sud' in scadenza al 31 dicembre 2023. Come già fatto a fine 2022 quando, su impegno del Governo, siamo passati dalla proroga semestrale a quella annuale, il Governo intende promuovere un quadro normativo stabile pluriennale di riferimento per le imprese e per i lavoratori, al fine di sostenere l'occupazione nel Mezzogiorno, in particolare per le donne e i giovani. Su questo la Vicepresidente Vestager ha espresso la piena disponibilità della Commissione ad aprire un dialogo con il Governo italiano per la trasformazione di questo strumento in una misura strutturale e permanente, rendendola al tempo stesso più orientata agli investimenti ed andando così incontro alle necessità e alle sfide per la crescita economica del Mezzogiorno.

Il Ministro Fitto si è detto "molto soddisfatto dell'incontro", e ha sottolineato come "queste misure rappresentano importanti strumenti per accrescere l'attrattività e la competitività del Mezzogiorno d'Italia riducendo i divari con il resto del Paese e dell'Ue". "La Zes unica rappresenta un'importante opportunità di sviluppo e di attrazione degli investimenti, che insieme all'utilizzo efficace delle risorse europee e nazionali, può rendere il Mezzogiorno d'Italia un riferimento importante non solo del nostro paese ma di tutto il continente europeo" ha dichiarato.

"Si tratta di un vero e proprio volano decisivo per l'economia del Sud, dell'Italia e del Mediterraneo, capace di segnare una svolta per il rilancio anche in termini di rinnovata centralità dell'intera area", ha proseguito.

"Positiva anche l'apertura del Commissario sulla misura 'Decontribuzione Sud', che si cercherà di rendere strutturale, dando così certezza normativa e temporale ad imprese e lavoratori", ha concluso il Ministro.

ZES unica per le Regioni del Sud: Meloni, un cambio di passo per l'economia del Sud

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – "Molto bene la luce verde della Commissione europea alla creazione di una Zona Economica Speciale unica per le Regioni del Sud Italia.

Lo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno – dichiara la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, è una priorità del nostro Governo. Siamo però convinti che questo obiettivo debba essere raggiunto abbandonando la logica assistenziale che non funziona, ma dando opportunità di lavoro e crescita e rendendo queste aree del Paese competitive e attrattive per investimenti ed imprese.

La ZES unica va esattamente in questa direzione e costituisce un cambio di passo per l'economia del Sud.

Bene anche l'apertura di un dialogo con la Commissione Ue per modificare e rendere permanente la misura della Decontribuzione Sud, un intervento che il Governo aveva già prorogato fino alla fine del 2023 e che si è dimostrato molto efficace".

Assoporti: soddisfazione per volontà costituzione una ZES unica per il Mezzogiorno

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – Assoporti prende atto con soddisfazione di quanto proposto e annunciato dal Ministro agli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto, in relazione all'istituzione di una ZES unica per tutto il Mezzogiorno d'Italia.

Tale modifica operativa mirerebbe a semplificare la procedura complessiva dell'attuazione delle ZES, indispensabile per lo sviluppo dell'area del Mezzogiorno. Già in passato l'Associazione si era proposta in questo senso, anche al fine di assicurare che il demanio marittimo possa essere sviluppato in maniera coerente con la legge istitutiva delle Autorità di sistema portuale, mantenendo la specificità delle ZES degli ambiti portuali.

Sul punto il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato, "Le ZES sono una grande opportunità per lo sviluppo delle aree del Mezzogiorno e sono certo che la proposta portata avanti dal Ministro Fitto vada nella direzione di una semplificazione delle procedure. Per meglio coordinare la necessità di salvaguardare le ZES portuali, sarà opportuno avviare un confronto quanto prima."

Infrastrutture: liquidità alle imprese senza rinunciare ai progetti. Mit proporrà a Cipess un piano per uso dei fondi

(FERPRESS) – Roma, 12 LUG – Nessun cantiere bloccato, zero lavori rinviati e 2,5 miliardi destinati ad accelerare i cantieri strategici che già oggi hanno bisogno di risorse e beneficiano anche della spinta del Pnrr.

In occasione del prossimo Cipess del 20 luglio il Mit – in accordo con Rfi – proporrà di utilizzare tutti i fondi disponibili e accantonati (ma nei fatti congelati almeno fino al 2024) per impiegarli subito e garantire la giusta liquidità alle imprese. Nessuna penalizzazione: per il 2024 c'è già l'impegno del Mit per finanziare tutte le opere garantendo il rispetto dei cronoprogrammi. Le risorse che saranno spostate a breve verranno subito riproposte, perché solo dall'anno prossimo potranno essere spese.

In particolare, saranno accelerati alcuni interventi urgenti come: Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi, upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze, potenziamento collegamenti bacino di Augusta, adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti, nodo di interscambio di Pigneto, programma nazionale ERTMS, upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma, adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti, adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T, Scandinavia – Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti, Telecomunicazioni e GSM-R, adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia – Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti, adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti, Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano, Porto di Trieste vari Upgrading infrastrutturali e tecnologici nodi-bacini- direttrici, Linea AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale.

Nessun arretramento per altre opere che da qui ai prossimi mesi non richiedono spese immediate per la natura del loro iter (che, è bene precisarlo, è stato

ereditato dall'attuale governo). Tra queste, Roma-Pescara, il Nuovo collegamento PM228 – Castelplanio con by-pass di Albacina, il Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la P220 rete ferroviaria e l'interporto Guasticce, il Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto, il Raddoppio della linea Roma-Viterbo (tratta Cesano-Bracciano), la Chiusura anello ferroviario di Roma, il Potenziamento Capannelle-Ciampino, il Raddoppio Lunghezza-Guidonia, il Nodo di Novara 1^ fase, l'Adeguamento e la velocizzazione linea ferroviaria Jonica

PNRR: circolare Mit sul regime giuridico applicabile ad affidamenti relativi a opere dopo 1 luglio 2023

(FERPRESS) – Roma, 13 LUG -Segnaliamo l'importante [circolare](#) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del 12 luglio, recante "Il regime giuridico applicabile agli affidamenti relativi a procedure afferenti alle opere PNRR e PNC successivamente al 1 luglio 2023 – Chiarimenti interpretativi e prime indicazioni operative".

La nota del Ministero – scrive Anci – dando seguito alle richieste dell'Associazione, contiene importanti chiarimenti interpretativi rispetto agli affidamenti di opere a valere su risorse PNRR e PNC rispetto alle disposizioni derogatorie contenute nel d.lgs. 36/2023 per tali interventi (art. 225, c. 8 e del d.lgs. 36/23), alla luce del richiamo alle norme del dl 77/2021.

Nel merito, la circolare chiarisce che la normativa applicabile, anche dopo il 1 luglio 2023, in tema di affidamenti e contratti PNRR e assimilati, anche per i Comuni non capoluogo, è quella derogatoria di cui al regime speciale previsto dall'articolo 1, c. 2 del dl 32/2019, come modificato dall'articolo 52 c.1, let. 1.2 del dl 77/2021, che richiama l'applicazione dell'articolo 37 c. 4; ma solo fino al 31 dicembre 2023.

In merito a ciò, per gli interventi PNRR e assimilati, fino al 31 dicembre 2023, non si applica il sistema di qualificazione del nuovo codice appalti (art. 62 e 63), pertanto i comuni non capoluogo, ricorrendo alle aggregazioni con i soggetti previsti dalle succitate norme derogatorie, di cui alla precedente normativa sulla semplificazione (CUC istituite con Consorzi o convenzioni, Convenzioni con SA, ecc.), fino alla fine dell'anno – solo per tali specifici interventi – non devono qualificarsi.

Bonus trasporti: Agens, Anav, Asstra, ritardi gravi in rimborso abbonamenti mettono in crisi aziende TPL

(FERPRESS) – Roma, 11 LUG – Le aziende di tpl hanno messo in atto grandi sforzi organizzativi per garantire a studenti, lavoratori e a tutti i cittadini interessati la piena fruizione dell'agevolazione introdotta dallo Stato per l'acquisto di abbonamenti ai servizi di tpl da parte delle persone fisiche con reddito fino a 20mila euro.

"La collaborazione in questi mesi garantita dal sistema sta però mettendo ora in seria crisi le aziende a causa dei forti e immotivati ritardi nell'erogazione dei rimborsi dovuti da parte del Ministero competente" evidenziano le associazioni nazionali del tpl.

Le aziende, spiegano le associazioni, hanno sino ad oggi anticipato oltre 50 milioni di euro dall'attivazione a metà aprile scorso del bonus trasporti 2023, importi che il Ministero si era impegnato a rimborsare con cadenza mensile entro 30 giorni dal rilascio degli abbonamenti e che ad oggi non sono ancora stati erogati.

Nel contesto attuale di forte incremento dei costi di esercizio, in assenza peraltro dei necessari adeguamenti inflattivi di corrispettivi e tariffe, e di perdita di ricavi tariffari ancora rilevante dopo l'emergenza pandemica, i livelli di liquidità delle aziende sono già sotto la soglia critica e il ritardo nell'erogazione di rimborsi dovuti, di rilevante entità, sta aggravando ulteriormente la situazione costringendo gli operatori del settore ad incrementare l'esposizione debitoria nei confronti del sistema creditizio a tassi di interesse altissimi e in costante crescita.

"Le rassicurazioni ricevute su un tempestivo superamento del problema sono rimaste orfane di azioni concrete. Ulteriori ritardi non possono essere assorbiti dal sistema e metterebbero a rischio la stessa regolarità del servizio offerto ai cittadini" concludono le associazioni.

Flixbus: Incondi, pronti a rinnovare intera flotta se c'è alternativa ecologica vincente. Il Bilancio Sostenibilità

(FERPRESS) – Roma, 11 LUG – "Siamo pronti a sostituire l'intera nostra flotta di autobus, che comunque è tutta come minimo Euro 6, se fosse disponibile un'alternativa ecologica e sostenibile vincente, ma purtroppo al momento non c'è, il discorso è di infrastrutture e di sistema, e per questo spingiamo perché ci sia a tutti i livelli consapevolezza del ruolo di un trasporto di massa, che comunque combatte l'utilizzo singolo dell'automobile, soprattutto in Italia purtroppo ancora troppo diffuso, arrivando a percentuali quasi dell'85%".

Andrea Incondi, Senior Manager Director di Italia, Romania e Bulgaria di Flixbus, ha confermato – nel corso di una conferenza stampa organizzata per ricordare gli otto anni di fondazione dell'azienda che ha rivoluzionato le modalità di viaggio in autobus, e per presentare il Bilancio volontario di sostenibilità – che Flixbus è nata con l'obiettivo di garantire un trasporto smart, ecologico e sostenibile e, in questa direzione, sta orientando oggi gran parte dei suoi sforzi.

"Stiamo esplorando tutte le alternative: oggi sperimentiamo anche in Italia dei bus che adottano un particolare tipo di pannelli solari, che consentono incoraggianti risparmi di emissioni di Co2. Siamo molto avanti a sperimentare la circolazione con mezzi alimentati a biogas, ma purtroppo qui interviene la carenze di infrastrutture, nell'Italia meridionale ad esempio questo tipo di rifornimenti sono quasi impossibili. L'alimentazione elettrica con batterie oggi risulta l'alternativa maggiormente praticata, ma ancora non sono efficacemente risolti i problemi che questo tipo di alimentazione crea per i mezzi che viaggiano sulle lunghe distanze, e i nostri bus spesso percorrono l'intera distanza tra Milano e Palermo. Riteniamo che l'alternativa più praticabile per i nostri mezzi sia quella dell'idrogeno, ma ancora una volta il discorso è di una crescita che deve riguardare l'intero sistema, quel che noi possiamo fare è mettere a disposizione la nostra volontà di investire nell'innovazione e lavorare perché aumenti la consapevolezza dei problemi, e per questo abbiamo ritenuto molto utile questo incontro promosso alla Camera dei Deputati grazie alla collaborazione con l'Integrappo per l'innovazione, una

formazione trasversale con un preciso obiettivo tematico”, ha sottolineato ancora il managing director di Flixbus.

Incondi ha spiegato che il vero obiettivo di Flixbus è la crescita del trasporto pubblico in un contesto di intermodalità, perché il semplice utilizzo di un autobus moderno e in grado di offrire tutti i comfort riduce comunque l'utilizzo di almeno 50 auto private e rappresenta comunque un vantaggio in termini di sostenibilità. Flixbus inoltre, oltre a sperimentare ogni forma di alimentazione energetica sostenibile, offre già oggi la possibilità di compensare quei livelli comunque bassi di emissioni di Co2 attraverso la scelta affidata ai clienti. Il manager ha insistito, però, soprattutto sulla necessità che aumenti – a livello delle istituzioni, dell'opinione pubblica e di tutti gli attori interessati – la consapevolezza del ruolo oggi svolto da un trasporto di massa operato attraverso gli autobus, ma che – con opportune scelte – può inserirsi in un contesto di trasporto interamente intermodale, e che comunque svolge anche un essenziale servizio sociale, assicurando i trasporti collettivi a prezzi bassi o contenuti, e soprattutto con una capacità di servizio capillare che ha pochi riscontri nel panorama trasportistico del nostro Paese. “Sono ormai oltre 250 le città che Flixbus serve in Italia, gran parte di esse sono cittadine sotto i 20.000 abitanti, in molte realtà non sono presenti neanche i collegamenti ferroviari. Al contrario, laddove esiste la rete dei trasporti su ferro Flixbus è interessata a sviluppare ogni forma di collegamento e di intermodalità, come ad esempio è stato realizzato in Puglia in collaborazione con la società Ferrotramviaria, o come speriamo di realizzare ovunque le amministrazioni cittadine sviluppino un efficace sistema trasportistico, ad esempio siamo pronti a sfruttare le opportunità del nuovo collegamento di metropolitana tra Linate e Milano, i collegamenti con gli hub aeroportuali fanno già parte del nostro sistema di servizi”, ha spiegato in conclusione Andrea Incondi.

FlixBus lancia in Italia i primi autobus a pannelli solari. L'AD Incondi, diventare carbon neutral entro 2040

(FERPRESS) – Roma, 12 LUG – Nell'ambito di una visione sempre più orientata a una mobilità green, e in linea con l'obiettivo di diventare un'azienda 100% climate neutral, FlixBus ha presentato oggi, presso la Sala Stampa della Camera dei Deputati, i nuovi autobus con pannelli solari.

Il progetto pilota riguarderà inizialmente due mezzi impiegati per le tratte internazionali Milano – Marsiglia e Milano – Monaco. Un'iniziativa ambiziosa frutto della cooperazione tra FlixBus e l'operatore Morandi S.r.l., partner storico di Varese e responsabile dell'operatività delle linee coinvolte.

Alla conferenza stampa di lancio, organizzata in collaborazione con l'Intergruppo Parlamentare Innovazione (IPI), insieme all'AD di Flixbus Italia, Andrea Incondi, ha partecipato anche l'Onorevole Gerolamo Cangiano (Fdl), membro della Commissione Trasporti della Camera.

“Questo governo è costantemente impegnato sui temi legati al contrasto dell'inquinamento. Da parte nostra, grazie al lavoro della Commissione Trasporti, diamo la massima disponibilità per un confronto con aziende importanti come Flixbus. Non possiamo che essere attenti a chi, nel settore dei trasporti, si impegna per rendere la mobilità sempre più sostenibile”, ha detto nel corso del suo intervento l'On. Gerolamo Cangiano (Fdl).

L'interesse mostrato sin da subito da parte dell'IPI dimostra l'importanza di ribadire quanto sia necessario, per lo sviluppo della mobilità collettiva, continuare anche nel processo di digitalizzazione e semplificazione dell'iter burocratico come soluzione per aumentare la concorrenza nel settore del trasporto passeggeri.

“Rispetto ai veicoli impiegati finora – ha spiegato Andrea Incondi, Amministratore Delegato di FlixBus Italia – i due autobus dotati di pannelli solari, consentiranno un risparmio di carburante del 3 – 4%, con una conseguente diminuzione giornaliera delle emissioni di CO₂ di oltre 15 kg. Se si considera infatti la distanza media di entrambe le linee in partenza da Milano (500 km circa), è possibile prevedere una riduzione di almeno 6 litri al giorno e di oltre 2.000 litri di carburante in un anno.[1] Questi due mezzi si aggiungono agli altri sei autobus FlixBus dotati di pannelli solari, già operativi in Europa di cui tre in Spagna, impiegati nelle tratte internazionali Barcellona-Bordeaux e Barcellona-Nantes, due in Germania, nelle tratte Monaco-Freiburg e Monaco-Milano, e uno nella regione del Benelux, usato nella tratta Parigi-Eindhoven.”

Partono, così, anche in Italia progetti già operativi in altri paesi europei dove si stanno sperimentando autobus interamente elettrici o alimentati a biogas. Anche nel nostro paese l'obiettivo è rendere la flotta sempre più sostenibile e competitiva come dimostra il progetto “Evadys” (modello IVECO operativo dal 2022 a ridotto impatto ambientale) che consente di ridurre di circa il 17% le emissioni di CO₂.

Inoltre, questo progetto si configura come l'ennesima opportunità per riunire i diversi attori della filiera del trasporto collettivo su gomma intorno alla missione, profilata a livello istituzionale, di garantire agli utenti soluzioni di mobilità sempre più sostenibili ed efficienti, grazie al ruolo attivo delle PMI locali nell'innovazione.

Oltre al lancio dei primi autobus italiani con pannelli solari, Flixbus ha presentato il suo primo report volontario di sostenibilità, al fine di monitorare i propri sforzi in modo ancora più efficiente e incrementare ulteriormente il livello di trasparenza nella comunicazione con i suoi stakeholder. Tra i traguardi annunciati dalla compagnia: diventare completamente carbon neutral in Europa entro il 2040 e a livello globale entro i successivi due anni. L'azienda, infine, ha aderito a Science-Based Target initiative (SBTi), un progetto che fornisce alle società uno schema di riferimento per monitorare le proprie attività in termini di emissioni di gas serra e limitandole così come previsto nell'Accordo di Parigi.

[1] Secondo fonti etichetta energia 2019 1 litro di gasolio equivale a 2,6 kg di CO₂ pertanto il risparmio di 6 litri di gasolio si traduce in oltre 15 kg di mancate emissioni giornaliere di CO₂

Enac: 510 milioni di euro investiti sugli aeroporti nazionali nel 2022

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – Nel 2022 sono stati investiti 510 milioni di euro su 40 aeroporti italiani: il dato emerge dal “Report Investimenti 2022– Stato degli investimenti infrastrutturali per gli aeroporti nazionali” elaborato da Enac, esaminato dal Consiglio di Amministrazione che si è svolto oggi, 14 luglio e pubblicato sul sito dell'Ente.

Il 2022 si è caratterizzato come l'anno della ripresa del settore aereo, non solo con l'aumento dei volumi di traffico, ma anche con la realizzazione di opere per milioni di investimenti sugli aeroporti nazionali, a cura delle società di gestione.

Di questi 510 milioni, 69 circa sono riconducibili ai principi cardine della tutela ambientale e dell'innovazione tecnologica: in particolare sono stati investiti 47,4 milioni nella digitalizzazione, 3,5 nell'intermodalità e 18,1 nella transizione ecologica.

A fronte degli 800 milioni di investimenti inizialmente programmati, è stato speso un importo rilevante nonostante i mancati incassi registrati con il crollo del traffico dovuto alle restrizioni da Covid.

Il report evidenzia una coerenza della spesa in investimenti negli ultimi 5 anni, che non si sono fermati nemmeno in periodo di pandemia: il trasporto aereo non ha mai smesso di investire per migliorare le proprie infrastrutture e per adeguarsi ai percorsi di innovazione tecnologica. Nel 2020 e nel 2021 sono stati investiti 729 milioni di euro totali e il budget speso nel 2022 supera di quasi 100 milioni quello del 2018, a conferma che il momento difficile è alle spalle.

Al momento i Piani degli investimenti vigenti approvati dall'Enac, ammontano a 4,2 miliardi di euro, a dimostrazione dell'impegno dei gestori nel guardare al futuro del settore e alla modernizzazione delle strutture per garantire ed offrire la migliore esperienza di viaggio ai passeggeri.

L'aviazione civile si conferma un comparto strategico per l'economia del Paese, strettamente correlato ai settori in cui l'Italia ricopre un ruolo di eccellenza tra cui l'industria manifatturiera, l'esportazione e soprattutto il turismo.

Il Report, a cui si rimanda per un'analisi completa, è suddiviso per schede dedicate a 40 tra i principali aeroporti nazionali che riportano i dati salienti delle singole convenzioni, lo stato della pianificazione aggiornato al mese di maggio 2023, gli importi degli investimenti realizzati e le foto dei principali interventi effettuati nel periodo di riferimento.

[Report investimenti 2022.pdf - Google Drive](#)

Convegno Ance giovani: Strisciuglio (RFI), rispetteremo le scadenze del Pnrr

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – “Rispetteremo le scadenze del Pnrr, dei 24 miliardi affidati a RFI, oltre l'83% è infatti già in fase realizzativa”, così Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, al convegno “Innovazione e sostenibilità, dove va il Sud”, organizzato a Bari da Ance Giovani, l'associazione dei giovani imprenditori edili. Un'occasione di confronto, tra pubblico e privato, a cui hanno preso parte anche rappresentanti istituzionali.

“Il nostro piano industriale – ha proseguito Strisciuglio – prevede, in dieci anni, 180 i miliardi di investimenti in infrastrutture ferroviarie e stradali per migliorare la mobilità e, in particolare, per colmare il gap tra Nord e Sud d'Italia. Ma il futuro è già in corso. Come Polo Infrastrutture abbiamo attivi oltre 4mila cantieri in tutta Italia per 50 miliardi di euro tra nuove opere strategiche e manutenzione delle linee esistenti”.

A questo proposito il manager ha ricordato l'importanza strategica di alcune opere come la linea adriatica, la Palermo-Catania-Messina, e, soprattutto in considerazione del luogo del dibattito, la linea di alta velocità tra Bari e Napoli. “Già il prossimo anno contiamo di rilasciare prime opere del cantiere, che permetteranno quell'iniziale abbattimento dei tempi di viaggio, che si concluderà

nel 2027, quando si impiegheranno solo 2 ore per collegare Bari a Napoli e tre per arrivare a Roma”.

Nel confronto con gli imprenditori l'AD di RFI ha voluto soffermarsi anche sul tema dell'innovazione e sostenibilità. “Non solo promuoviamo uno trasporto sempre più intermodale e vicino all'ambiente, ma ormai, per noi, è un mantra, tutte le volte che ci confrontiamo con il territorio è imprescindibile avere un approccio sostenibile”. A questo riguardo Strisciuglio ha affermato come di aiuto sia l'utilizzo di tecnologie avanzate, come l'ingresso di nuove professionalità, citando, quale esempio, la tecnologia BIM (Building Information Modeling), che si utilizza in fasi di progettazione esecutiva e costruzione e permette di creare un modello in 4D e 5D per monitorare tutte le fasi dei cantieri, compreso il rispetto di tempi e costi.

Strisciuglio ha sottolineato con orgoglio (“oggi torno nei luoghi della mia adolescenza”) gli investimenti per 80 miliardi di euro del Polo Infrastrutture al Sud, di cui circa 16 in Puglia. L'impegno di RFI continua anche “grazie alle nostre 31 mila persone, che cresceranno con 3mila nuove assunzioni nei prossimi mesi. Una squadra che punta sempre di più sui giovani e che ci ha consentito di abbassare l'età media da 48 a 40 anni. Investiamo nelle generazioni del futuro, sentiamo l'obbligo di coniugare il valore della tradizione, che porta con sé il mondo ferroviario, con l'impegno a costruire nuove opere strategiche per lo sviluppo del Paese, come furono quelle dei nostri predecessori”.

Agens: Ferraris, 125 mld sulla rete per decongestionare le strade. Quest'anno +25% passeggeri

(FERPRESS) – Roma, 13 LUG – “Nel campo dei trasporti abbiamo una grande missione: decongestionare le strade sia per quel che riguarda i passeggeri che per le merci.

In 10 anni investiremo 125 miliardi sulla rete ferroviaria”. L'amministratore delegato del Gruppo FS Luigi Ferraris traccia il percorso che attende il mondo della mobilità e dei trasporti e lo fa intervenendo nell'ambito della prima conferenza programmatica di AGENS, l'associazione che nel sistema di Confindustria rappresenta gli interessi del settore dei trasporti e dei servizi. Lo riferisce Fsnews.

“Viviamo un clima politico e culturale che guarda con maggiore attenzione ai progetti di potenziamento e ammodernamento delle nostre infrastrutture di mobilità, che hanno oggi un'età media superiore ai 60 anni”, ha detto Ferraris. “Per questo il nostro piano industriale ha previsto 125 miliardi di euro di investimenti in infrastrutture ferroviarie e 55 in quelle stradali. Abbiamo 4mila cantieri attivi, per una ricaduta sul PIL che abbiamo stimato nell'ordine del 2%”.

Da nord a sud sono tante, infatti, le opere, anche nell'ambito del PNRR, che vedono il Gruppo FS impegnato ad aumentare la capacità delle infrastrutture. Una disponibilità che secondo Ferraris “in 10 anni deve crescere del 20% e per farlo dobbiamo aggiungere nuovi chilometri o raddoppiare le linee esistenti. Questo sia per le merci che per i passeggeri”. Un'esigenza che deve rispondere al grande aumento dei flussi, che ha visto crescere quest'anno i passeggeri sui treni. “Nei primi cinque mesi del 2023, fino al 31 maggio, abbiamo registrato un aumento del traffico passeggeri del 25% sui nostri treni. Su alcune corse abbiamo raggiunto il 100% di occupazione dei posti grazie al turismo straniero”. Il turismo, infatti, sta

diventando un vero e proprio volano di crescita del trasporto ferroviario ed è per questo che “il 24 luglio lanceremo una società dedicata proprio al turismo per far conoscere sempre più con il treno il patrimonio culturale e storico del nostro Paese”. Fra gli esempi la presentazione del collegamento Roma – Pompei in Frecciarossa.

Trainare e incoraggiare l'aumento della domanda di trasporto collettivo e ferroviario diviene perciò, secondo l'AD di FS, l'obiettivo principale del Gruppo che sta puntando anche sulla multimodalità come chiave per rendere sempre più semplice la vita dei passeggeri. A tal proposito Ferraris ha sottolineato “l'aggiornamento dell'App di Trenitalia, che consente di acquistare con un'unica transazione, servizi ferroviari, su gomma e parcheggi di scambio gestiti dalle società del Gruppo FS”.

L'obiettivo della multimodalità, inoltre, deve essere perseguito, secondo Ferraris, anche nel campo della logistica. “Il primo e l'ultimo miglio possono viaggiare su strada o ferrovia, ma dobbiamo sviluppare i terminali multimodali efficaci. Anche in questo caso servono investimenti nelle infrastrutture e nelle reti”. L'obiettivo deve essere sempre quello di decongestionare le strade dove si rischia l'effetto-imbuto. Questo anche per le dinamiche del settore dell'autotrasporto visto che, come sottolineato da Ferraris, “in Europa ci sono 4 milioni e mezzo di autisti, di questi 1,5 milioni andrà in pensione a breve, a fronte di appena 500-600mila nuovi ingressi”. Un rapporto molto deficitario con una carenza di personale che riguarda anche il settore del trasporto pubblico, come sottolineato nell'ambito dell'Assemblea di AGENS, tanto da guardare con attenzione, lo ha detto il prefetto Rosanna Rabuano, al bacino di lavoratori immigrati. Va in questa direzione, nel campo del trasporto passeggeri su gomma, l'iniziativa di Busitalia Veneto di ampliare il progetto Academy con l'avvio di una nuova classe di futuri autisti selezionati anche tra le persone richiedenti asilo politico in Italia.

In cima agli impegni del Gruppo FS, inoltre, il rinnovo della flotta la cui età media, nel campo delle merci, deve essere ridotta “dagli attuali 30 a 7 anni e per farlo abbiamo lanciato un maxi piano per 400 nuove locomotive elettriche e ibride e 3.600 carri di nuova generazione per un investimento totale di 2,5 miliardi di euro”. Piani simili anche nel campo del trasporto passeggeri dove sta proseguendo anche il rinnovo della flotta regionale. Uno sforzo per l'innovazione che riguarda anche l'aspetto della trazione dei treni, in cui il Gruppo FS sta investendo nella ricerca di carburanti alternativi, come dimostra anche il recente primo viaggio in Calabria di un Blues alimentato esclusivamente con HVO in purezza, un biocarburante fornito da Eni Sustainable Mobility.

REGIONE LAZIO

ADSP Tirreno centro settentrionale: da BEI e CDP 80 mln per l'espansione dei Porti di Roma

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – Sostenere l'ammodernamento e l'espansione dei porti di Roma, contribuendo ad aumentarne la produttività e migliorando i servizi per i passeggeri. Questi gli obiettivi dei finanziamenti del valore complessivo di circa 80 milioni di euro sottoscritti dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e

da Cassa Depositi e Prestiti (CDP) a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale per lo sviluppo degli scali di Civitavecchia e Fiumicino. Nel dettaglio, 29 milioni di euro saranno erogati dalla BEI tramite un prestito diretto all'Autorità di Sistema Portuale. Ulteriori 50 milioni saranno erogati da CDP all'ente a seguito di un accordo di provvista con il quale la BEI ha concesso una somma di uguale ammontare a Cassa Depositi e Prestiti.

Dopo la prima tranche da 50 milioni di euro concessa a novembre 2018 dalla BEI, le risorse annunciate oggi portano quindi il finanziamento complessivo per l'espansione dei porti di Civitavecchia e Fiumicino a 129 milioni di euro. Il sostegno della BEI ai Porti italiani supera così il volume complessivo di 1 miliardo di euro, confermando il ruolo della banca dell'Unione europea come principale finanziatore delle Autorità Portuali Italiane in un settore strategico per la connettività e lo sviluppo economico nazionale ed europeo. Dal canto suo CDP solo negli ultimi tre anni ha sostenuto il settore con oltre 200 milioni.

I finanziamenti consentiranno la costruzione di diverse opere nel Porto di Civitavecchia, tra cui il prolungamento della diga foranea antemurale per proteggere le banchine dalle mareggiate, contribuendo così a ridurre il numero dei giorni non operativi, con conseguente aumento della produttività e dell'efficienza. Sarà inoltre effettuato il dragaggio di nuovi bacini e del canale d'ingresso al porto, consentendo una maggiore profondità per il passaggio delle navi. Inoltre, verrà potenziato l'accesso ferroviario alla banchina, riabilitando e migliorando la stazione di smistamento esistente e l'entrata al terminal container.

Le risorse contribuiranno anche alla realizzazione delle prime opere previste per il nuovo scalo commerciale di Fiumicino che sarà destinato ai servizi di trasporto per passeggeri e al transito di navi progettate per trasportare automobili, tir o vagoni ferroviari. Gli interventi previsti riguardano la costruzione di frangiflutti per proteggere i moli dall'erosione, il dragaggio di un nuovo bacino e la realizzazione di banchine per traghetti, navi da crociera e per attività di pesca.

“Questa operazione mostra ancora una volta la vicinanza ed il forte supporto della BEI al settore portuale italiano, un settore chiave per la connettività e competitività del Paese”, ha dichiarato Andrea Clerici, Responsabile Finanziamenti Infrastrutture, Energia e Settore Pubblico in Italia della BEI. “Il sostegno della banca dell'UE contribuirà rendere i porti di Roma all'avanguardia dal punto di vista infrastrutturale, aumentandone la capacità e l'efficienza operativa e garantendone un aumento significativo delle capacità di carico e scarico di passeggeri e merci”.

“Il sistema dei trasporti e della logistica è cruciale per la crescita economica e sociale del Paese”, ha sottolineato Tommaso Savi, Responsabile Finanziamenti Regioni e altri Enti Pubblici di CDP. “In sinergia con la BEI, siamo orgogliosi di contribuire alla riqualificazione dei porti di Civitavecchia e Fiumicino consolidando la collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, cui abbiamo offerto negli anni anche attività di advisory. L'impegno di CDP per lo sviluppo del settore portuale italiano tocca, infatti, diversi ambiti, dalla consulenza ai finanziamenti a favore di enti e imprese”.

“Si tratta di una operazione strategica per il sistema portuale di Roma e del Lazio, che consente di finanziare lo storico avvio dei lavori per lo scalo commerciale di Fiumicino e interventi altrettanto importanti per il porto di Civitavecchia, come il

prolungamento dell'antemurale, il dragaggio del canale di ingresso al porto e il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario", ha affermato Pino Musolino, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. "Questo ulteriore accordo con BEI e CDP consolida una collaborazione di fondamentale rilevanza, consentendo ad AdSP di intervenire direttamente per il completamento di opere necessarie per lo sviluppo infrastrutturale del nostro Network".

Porto di Civitavecchia: avviati i dragaggi manutentivi. Lavori per 6 mln di euro

(FERPRESS) – Civitavecchia, 13 LUG – Sono stati avviati nei giorni scorsi i dragaggi manutentivi del porto commerciale di Civitavecchia, con particolare riferimento al tratto del cerchio di evoluzione delle banchine 23, 24 e 25. L'intervento consiste nel dragaggio di circa 170.000 metri cubi di materiale (che saranno conferiti nella vasca di colmata già predisposta a nord) per la manutenzione del fondale e per raggiungere le diverse profondità definite dal piano regolatore portuale, arrivando fino a -15 metri di fronte alla banchina 25. I lavori, dell'importo di gara di circa 6 milioni di euro, saranno eseguiti dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da La Dragaggi srl e Impresa Sacchetti Verginio srl e termineranno entro metà ottobre. Tutte le attività di escavo sono eseguite in costante coordinamento con la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, al fine di limitare qualunque tipo di disagio alle attività ordinarie del porto.

ADSP Tirreno centro settentrionale: da BEI e CDP 80 mln per l'espansione dei Porti di Roma

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – Sostenere l'ammodernamento e l'espansione dei porti di Roma, contribuendo ad aumentarne la produttività e migliorando i servizi per i passeggeri. Questi gli obiettivi dei finanziamenti del valore complessivo di circa 80 milioni di euro sottoscritti dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e da Cassa Depositi e Prestiti (CDP) a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale per lo sviluppo degli scali di Civitavecchia e Fiumicino. Nel dettaglio, 29 milioni di euro saranno erogati dalla BEI tramite un prestito diretto all'Autorità di Sistema Portuale. Ulteriori 50 milioni saranno erogati da CDP all'ente a seguito di un accordo di provvista con il quale la BEI ha concesso una somma di uguale ammontare a Cassa Depositi e Prestiti.

Dopo la prima tranche da 50 milioni di euro concessa a novembre 2018 dalla BEI, le risorse annunciate oggi portano quindi il finanziamento complessivo per l'espansione dei porti di Civitavecchia e Fiumicino a 129 milioni di euro. Il sostegno della BEI ai Porti italiani supera così il volume complessivo di 1 miliardo di euro, confermando il ruolo della banca dell'Unione europea come principale finanziatore delle Autorità Portuali Italiane in un settore strategico per la connettività e lo sviluppo economico nazionale ed europeo. Dal canto suo CDP solo negli ultimi tre anni ha sostenuto il settore con oltre 200 milioni.

I finanziamenti consentiranno la costruzione di diverse opere nel Porto di Civitavecchia, tra cui il prolungamento della diga foranea antemurale per

proteggere le banchine dalle mareggiate, contribuendo così a ridurre il numero dei giorni non operativi, con conseguente aumento della produttività e dell'efficienza. Sarà inoltre effettuato il dragaggio di nuovi bacini e del canale d'ingresso al porto, consentendo una maggiore profondità per il passaggio delle navi. Inoltre, verrà potenziato l'accesso ferroviario alla banchina, riabilitando e migliorando la stazione di smistamento esistente e l'entrata al terminal container.

Le risorse contribuiranno anche alla realizzazione delle prime opere previste per il nuovo scalo commerciale di Fiumicino che sarà destinato ai servizi di trasporto per passeggeri e al transito di navi progettate per trasportare automobili, tir o vagoni ferroviari. Gli interventi previsti riguardano la costruzione di frangiflutti per proteggere i moli dall'erosione, il dragaggio di un nuovo bacino e la realizzazione di banchine per traghetti, navi da crociera e per attività di pesca.

“Questa operazione mostra ancora una volta la vicinanza ed il forte supporto della BEI al settore portuale italiano, un settore chiave per la connettività e competitività del Paese”, ha dichiarato Andrea Clerici, Responsabile Finanziamenti Infrastrutture, Energia e Settore Pubblico in Italia della BEI. “Il sostegno della banca dell'UE contribuirà rendere i porti di Roma all'avanguardia dal punto di vista infrastrutturale, aumentandone la capacità e l'efficienza operativa e garantendone un aumento significativo delle capacità di carico e scarico di passeggeri e merci”.

“Il sistema dei trasporti e della logistica è cruciale per la crescita economica e sociale del Paese”, ha sottolineato Tommaso Savi, Responsabile Finanziamenti Regioni e altri Enti Pubblici di CDP. “In sinergia con la BEI, siamo orgogliosi di contribuire alla riqualificazione dei porti di Civitavecchia e Fiumicino consolidando la collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, cui abbiamo offerto negli anni anche attività di advisory. L'impegno di CDP per lo sviluppo del settore portuale italiano tocca, infatti, diversi ambiti, dalla consulenza ai finanziamenti a favore di enti e imprese”.

“Si tratta di una operazione strategica per il sistema portuale di Roma e del Lazio, che consente di finanziare lo storico avvio dei lavori per lo scalo commerciale di Fiumicino e interventi altrettanto importanti per il porto di Civitavecchia, come il prolungamento dell'antemurale, il dragaggio del canale di ingresso al porto e il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario”, ha affermato Pino Musolino, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. “Questo ulteriore accordo con BEI e CDP consolida una collaborazione di fondamentale rilevanza, consentendo ad AdSP di intervenire direttamente per il completamento di opere necessarie per lo sviluppo infrastrutturale del nostro Network”.

Agens: Rocca, Regione Lazio in lotta con i bilanci e l'eredità negativa del passato

(FERPRESS) – Roma, 13 LUG – “Uno dei primi obiettivi della nuova giunta della Regione Lazio sarebbe stata la riduzione dell'addizionale Irpef che pesa sulle spalle dei cittadini, ma il confronto con la realtà dei bilanci e le eredità del passato pesano pesantemente sulle possibilità di azione anche della nuova gestione, come premessa devo condividere totalmente le argomentazioni svolte dall'assessore Patane' sulla necessità di dare coerenza alle politiche della spesa”.

È quanto ha sostenuto Francesco Rocca, neo presidente della Regione Lazio, nel suo intervento alla prima assemblea programmatica organizzata da Agens, in cui ha legato le problematiche del trasporto pubblico alla situazione complessiva del territorio regionale.

“Come ha sottolineato Patane’, le problematiche riguardano non solo la ripartizione e la quantità delle risorse da destinare a settori fondamentali come i trasporti pubblici, ma anche la necessità di porre rimedio agli errori compiuti nel passato. Nel settore della manutenzione, ad esempio, ci sono casi come la Roma-Lido dove i viaggiatori prima avevano a disposizione un treno ogni dieci minuti, oggi devono attendere i convogli diventati obsoleti ogni mezz’ora”, ha sottolineato ancora il presidente della Regione Lazio.

Rocca ha concluso ritenendo essenziale la collaborazione con associazioni come Agens, che perseguono gli stessi obiettivi di efficienza e produttività di sistemi complessi come quello dei trasporti.

Agens: Patanè, TPL dimenticato, necessario aumento fondo trasporti e ripartizione più equa

(FERPRESS) – Roma, 13 LUG – “Il trasporto pubblico locale e il diritto alla mobilità sembra essere stato dimenticato in Italia, e il problema appare più grave perché non c’è mai stata una tale messe di investimenti sulle infrastrutture, sui mezzi ma nel frattempo va in crisi la gestione, i bilanci delle imprese sono in rosso, e alla fine diminuiscono i servizi e la qualità dei servizi”.

L’assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patane’ ha aperto con un “grido di dolore” la prima assemblea programmatica di Agens, chiamata ad approvare e diffondere le tesi dell’associazione per sviluppare le potenzialità del servizio di trasporto pubblico.

L’assessore ha citato il caso concreto di un investimento infrastrutturale che ha portato, dopo decine di anni, all’apertura della stazione Vigna Clara sull’angolo ferroviario della Capitale, ma oggi dalla stazione i treni partano ogni due ore e ne’ la Regione Lazio ne’ le FS trovano le risorse per assicurare maggiori servizi. Il bilancio – ha spiegato Patane’ – è espresso anche dai numeri, per cui a Roma si è passati da 135 milioni di chilometri di servizi di trasporto resi a 95 milioni, con una riduzione netta a svantaggio dei cittadini.

L’assessore capitolino ha quindi rivendicato una politica diversa riguardo le scelte di bilancio, e in particolare ritiene indispensabile un aumento della dotazione del Fondo nazionale dei trasporti, che assegna le risorse del settore, e – in particolare per quanto riguarda la Capitale- una più equa ripartizione delle risorse del fondo stesso. “Roma- ha ripetuto Patane’ – è l’unica Capitale al mondo a non avere una legislazione speciale per la gestione delle attività, ma ciò si aggiunge la beffa di risorse che sono addirittura inferiori- per oltre un terzo – rispetto alla ripartizione pro capite per abitante, con costi standard che oggi risultano per giunta non adeguati”, ha concluso l’assessore.

RFI: su Avezzano-Roccasecca interventi di manutenzione e attività propedeutiche a installazione sistema ERTMS

(FERPRESS) – Roma, 14 LUG – Al via interventi di manutenzione e potenziamento infrastrutturale sulla linea Avezzano – Roccasecca a cura di Rete Ferroviaria Italiana (società capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS).

Le attività, che inizieranno venerdì 14 luglio e si concluderanno domenica 27 agosto 2023, comporteranno la sospensione della circolazione ferroviaria tra le stazioni di Avezzano e Roccasecca.

I lavori – di un valore pari a 21,3 milioni euro – consistono in interventi di manutenzione e ispezioni a ponti, viadotti e gallerie. Parallelamente saranno avviate le attività propedeutiche all'attrezzaggio della linea con il sistema ERTMS (European Rail Transport Management System), il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, lo stesso adottato sulle linee alta velocità, in coerenza con l'obiettivo di RFI di installare la tecnologia su tutti i 16.800 chilometri di rete entro il 2036.

I lavori, che vedranno all'opera circa 115 persone di RFI e delle imprese appaltatrici, comporteranno modifiche alla circolazione dei treni e il servizio sarà garantito tramite autobus.

I canali di vendita dell'Impresa ferroviaria sono aggiornati



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