



## **News Trasporti**

Sezione trasporto e logistica

*n. 32 2023 dal 16 ottobre al 23 ottobre 2023*

con la collaborazione di



**AGENZIA DI INFORMAZIONE**  
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

## Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Londra: gli investimenti nel TPL supportano in miliardi di sterline la crescita economica del Paese.....	4
PETRONAS Lubricants avvia la nuova Business Unit per soddisfare la domanda di veicoli elettrici .....	6
Scania introduce importanti aggiornamenti per il trasporto in elettrico .....	7
UIC: le ferrovie europee riaffermano la visione a lungo termine per i passeggeri ..	9
Consiglio UE concorda nuove regole per rafforzare standard su emissioni di CO2 per veicoli pesanti .....	11
Brennero: ANITA plaude alla storica decisione del ricorso in Europa contro l'Austria .....	13
Federtrasporto: Cardo nominato Vicepresidente in rappresentanza di Unione Interporti Riuniti.....	13
ITALIA.....	14
RFI: Strisciuglio, in fase realizzativa l'83% dei progetti del PNRR .....	14
Il futuro della logistica in Italia: sostenibilità, efficienza e innovazione al centro del FLC.....	14
RFI: accordo quadro da oltre 177 mln per la riqualificazione di 13 stazioni.....	16
ANFIA: a settembre prosegue la crescita dei bus. Inversione di tendenza per autocarri e trainati.....	16
Mobilità Aerea Avanzata: Pirani (OIM), tecnologia avanza a grandi passi ma contesto è assai complesso.....	18
Logistica: nasce la prima piattaforma in Italia per l'attestazione delle filiere sostenibili.....	19
Logistica: nasce la prima piattaforma in Italia per l'attestazione delle filiere sostenibili.....	21
Crociere: record nel 2023. Per Assoportì una conferma del ruolo del segmento per portualità italiana.....	22
Convegno ponti e gallerie del PNRR: Ansfisa, utilizzare le migliori tecnologie esistenti.....	22
Mobilità sostenibile: 27% delle startup sono in Lombardia, 18% nella Città Metropolitana Milano.....	23
Federagenti: "La Grande sfida di Porto Italia" per conquistare un ruolo centrale nel commercio mondiale .....	25
REGIONE LAZIO .....	26
Trasporti della Regione Lazio Ghera .....	26
ROMA CAPITALE .....	26
Commissione Giubileo: focus sui trasporti con l'assessore Patanè.....	26

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

*Dal 16 ottobre al 23 ottobre*

Roma: Fondi europei, in arrivo oltre 149 milioni dal Piano Nazionale Metro Plus ...28

Roma: Patanè, da Aula via libera all'affidamento in house servizio TPL .....29

## INTERNAZIONALE

### **Londra: gli investimenti nel TPL supportano in miliardi di sterline la crescita economica del Paese**

(FERPRESS) – Roma, 20 OTT – Un nuovo rapporto indipendente, commissionato da Transport for London (TfL), illustra il potente effetto economico che gli investimenti sostenuti nel sistema di trasporto pubblico londinese hanno in tutto il paese.

Presentato durante un ricevimento a cui hanno partecipato fornitori e principali stakeholder aziendali, ospitato dalla Railway Industry Association, il rapporto di Hatch, una società globale di ingegneria, gestione di progetti e servizi professionali, ha mostrato come gli investimenti di TfL abbiano enormi vantaggi per la sua fornitura in tutto il Regno Unito catena. Ciò a sua volta offre vantaggi più ampi per l'economia delle aree locali in cui hanno sede i fornitori, sostenendo l'occupazione e la crescita economica in tutto il Paese.

Nel corso del 2022/23, TfL ha investito 6,5 miliardi di sterline presso 2.072 fornitori, il 93% dei quali aveva sede nel Regno Unito e circa la metà (49%) erano piccole e medie imprese (PMI). Ciò è ammontato a una produzione economica totale di 5,9 miliardi di sterline in valore aggiunto lordo per l'economia del Regno Unito e ha sostenuto 104.230 posti di lavoro in tutto il Regno Unito (effetto diretto, indiretto e indotto).

L'analisi della catena di fornitura di TfL ha mostrato che due terzi dei suoi fornitori avevano sede fuori Londra, con un gran numero nel nord-ovest e nelle Midlands occidentali. Sono 29mila i posti di lavoro sostenuti al di fuori di Londra, l'equivalente del numero di persone impiegate direttamente dal TfL. Ciò include 8.870 posti di lavoro a tempo pieno supportati nel nord-ovest, dove TfL acquista una gamma di servizi e prodotti anche da Holbro Engineering Ltd, una società di ingegneria PMI con sede a Fleetwood, Lancashire, che fornisce a TfL componenti ricondizionati lavorati con precisione per i treni S-Stock. che circolano sulle linee Metropolitan, Circle, District, Hammersmith e City, e 5.160 nel Nord Est dove esempi di prodotti includono l'acciaio necessario per lavori di sostituzione delle ferrovie, fornito da British Steel a Scunthorpe. TfL sta inoltre acquistando autobus a emissioni zero prodotti in tutto il Regno Unito, da Falkirk a Farnborough, contribuendo a fornire una flotta di autobus completamente a emissioni zero in tutta Londra.

Più in generale in tutto il Regno Unito, la catena di fornitura di TfL supporta un'ampia gamma di PMI, come MDS Ltd, che ha sede a Bedford e fornisce alla metropolitana di Londra gradini di scale mobili fabbricati, nonché AJ Wells e figli che hanno sede nell'Isola di Wight e fornire segnaletica e tondi nelle stazioni attraverso la rete TfL. Tra i fornitori di primo livello di TfL, 59.500 posti di lavoro diretti sono supportati dalla catena di fornitura di TfL. L'analisi ha mostrato che per ogni milione di sterline speso dal TfL, vengono sostenuti 16 posti di lavoro nell'economia più ampia.

In ciascuno degli accordi di finanziamento con il Dipartimento dei trasporti (DfT) da maggio 2020, vi è stato un coerente riconoscimento della necessità che il governo sostenga il programma di investimenti di capitale di TfL. In tutto il mondo, è normale che le autorità dei trasporti ricevano un sostegno governativo di questo

tipo. Inoltre, il Governo ha riconosciuto che le città beneficiano della certezza a lungo termine degli investimenti nelle loro reti di trasporto, come previsto attraverso gli Inseidamenti di trasporto sostenibile della regione cittadina che sono stati estesi al 2032 come parte del Bilancio di marzo 2023. Sebbene questi accordi siano stati spesso definiti "accordi di finanziamento in stile londinese", la stessa Londra attualmente non ha tale accordo e non ha alcuna certezza di finanziamento oltre la fine di questo anno finanziario.

TfL accoglie con favore l'impegno a investire nei trasporti in tutto il Regno Unito, aumentando la produttività nella rete di forti regioni urbane del paese. Ma il lavoro di investimento nella rete dei trasporti di Londra non è ancora finito. Se TfL dovesse ricevere un simile accordo di finanziamento di capitale a lungo termine, il numero di posti di lavoro che potrebbero essere sbloccati in tutto il Regno Unito, e il bene economico che ciò potrebbe offrire, avrebbero il potenziale per crescere in modo significativo nei prossimi anni.

TfL è sulla buona strada per raggiungere la sostenibilità finanziaria operativa nel periodo 2023/24, il che significa che i finanziamenti governativi vengono ora utilizzati per sostenere gli investimenti di capitale. Con l'attuale accordo di finanziamento che terminerà nel marzo 2024, TfL ha continuato il dialogo con il governo sul sostegno di capitale a lungo termine. In questo contesto, TfL ha spiegato al governo come siano necessari 500 milioni di sterline di sostegno in conto capitale per il 2024/25 per sostenere una serie di progetti critici che a loro volta darebbero impulso all'economia del Regno Unito.

Il finanziamento per il 2024/25 sosterebbe la continua sostituzione del materiale rotabile sulla linea Piccadilly da parte di Siemens Mobility, che sta investendo fino a 200 milioni di sterline per produrre almeno il 50% dei nuovi treni della linea Piccadilly in una nuova struttura a Goole, nello Yorkshire, oltre a consentire a TfL di procedere con gli ordini per una flotta sostitutiva sulla linea Bakerloo, che ha più di 50 anni ed è la più antica flotta di treni operativa nel Regno Unito. Se il sostegno del governo non verrà fornito, TfL dovrà rivedere il proprio piano aziendale per garantire di poter continuare a rispettare i propri impegni contrattuali, il che significherebbe ulteriore impatto e incertezza sulla sua catena di approvvigionamento fuori Londra. Il finanziamento sosterebbe inoltre la consegna di una flotta di 54 nuovi treni DLR, oltre a consentire l'approvvigionamento di nuovi tram per sostituire la flotta esistente nel sud di Londra, in servizio da quasi un quarto di secolo e che sta raggiungendo la fine della loro vita utile.

Il finanziamento consentirebbe inoltre a TfL di completare l'importante aggiornamento del segnalamento sulle linee metropolitane e distrettuali, che comporterà un aumento di capacità su tutta la linea con servizi più frequenti.

La presentazione di TfL al governo riflette anche che non esiste una fonte di finanziamento regolare per le principali attività stradali a Londra e sostiene la necessità di un sostegno di capitale per contribuire a realizzare programmi critici di rinnovamento stradale sulla A40 Westway e sul Blackwall Tunnel in direzione sud, che potrebbero essere completati nel 2024/25 se supportato.

Il sindaco di Londra, Sadiq Khan, ha dichiarato: "Londra è la sala macchine del Regno Unito, e questa ricerca dimostra quanto sia grande l'impatto di TfL sull'economia britannica in generale, ma anche quanto Londra abbia bisogno delle competenze di tutto il paese che sono "non disponibile nel nostro capitale.

L'investimento di TfL ha sostenuto le piccole imprese, creato migliaia di nuovi posti di lavoro e portato miliardi di sterline per l'economia del Regno Unito. Per continuare a guidare questa crescita abbiamo piani entusiasmanti per migliorare ulteriormente le infrastrutture di trasporto di Londra, ma questo non può" Ciò non accadrà senza il giusto accordo di finanziamento. Chiedo al governo di lavorare con noi su un accordo di finanziamento a lungo termine in modo da poter continuare a costruire una Londra e un Paese migliore e più prospero per tutti."

Andy Lord, commissario per i trasporti di Londra, ha dichiarato: "Questo nuovo rapporto mostra quanto sia potente ed economicamente positiva la catena di fornitura di TfL, dimostrando come l'impulso a investire nel futuro della rete di trasporti di Londra non sia mai stato così forte e che il sostegno finanziario a Londra non dovrebbe essere visto a scapito del resto del Paese. Siamo un motore nazionale di crescita e i nostri miliardi di investimenti in più di 2.000 fornitori, solo lo scorso anno, hanno supportato più di 100.000 posti di lavoro in tutto il Regno Unito.

"Il rapporto chiarisce che è sbagliato vedere la nostra rete di trasporti attraverso una lente incentrata su Londra: nulla sarebbe possibile senza la potenza e l'innovazione dell'industria britannica nel suo complesso. Questo è un altro motivo per cui dobbiamo mantenere lo slancio per gli investimenti Ma non possiamo farcela da soli: abbiamo spiegato come abbiamo bisogno che il governo aumenti i nostri investimenti di capitale e fornisca certezza finanziaria a Londra in modo che possiamo continuare a sostenere la capitale con una rete sicura e affidabile e possiamo continuare a sostenere posti di lavoro e crescita economica in tutto il Paese".

### **PETRONAS Lubricants avvia la nuova Business Unit per soddisfare la domanda di veicoli elettrici**

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – PETRONAS Lubricants International (PLI) presenta oggi la sua nuova Business Unit NEV Fluids, nata per supportare la ricerca, lo sviluppo e la commercializzazione di soluzioni lubrificanti specificamente progettate per il mercato dei veicoli elettrici (EV).

Questa innovativa divisione è la risposta alla crescente domanda di veicoli elettrici in tutta l'area EMEA. Sarà guidata da James Mark, ex Marketing Director EMEA, che ricoprirà il nuovo ruolo di Head of NEV Fluids. Nel 2022, a livello globale, un'autovettura su sette era un EV, con un incremento delle vendite del 60% rispetto al 2021. Questa cifra è destinata ad aumentare ulteriormente per effetto dell'applicazione delle normative europee e degli incentivi per la riduzione delle emissioni, nonché per il desiderio dei consumatori di guidare in modo più sostenibile.

L'aumento dei veicoli elettrici crea nuove sfide per l'industria automotive e dei lubrificanti. PLI si impegna quindi a investire risorse per essere il principale attore globale in questo segmento e fornire soluzioni dalle elevate prestazioni in grado di soddisfare le esigenze dei clienti. Oltre a sviluppare capacità tecniche concrete in questo segmento, la nascita di questa Business Unit sancisce la prossima generazione di prodotti che si basa sullo slancio generato dalla gamma di prodotti leader di mercato PETRONAS Iona EV. Ora più che mai, PLI è impegnata a sfruttare la sua vasta esperienza nei lubrificanti

per aiutare i clienti nell'adozione di veicoli elettrici e a prepararsi alla transizione energetica dai motori a combustione (ICE) agli EV.

James Mark, a capo della Business Unit NEV Fluids di PLI, afferma: "Siamo in un'epoca molto stimolante per l'industria automotive, in quanto vediamo circolare più tipi di auto rispetto al passato, tutte con esigenze e requisiti prestazionali diversi. Sono entusiasta di guidare i nostri team di ricerca e sviluppo per progettare già oggi le soluzioni di fluidi EV per il domani. Il mio obiettivo è quello di far crescere l'attività NEV di PLI fino a renderla un attore globale di primo piano in questo segmento".

Alessandro Orsini, Head of Group Marketing and Group Customer Excellence di PLI, commenta: "L'obiettivo di PETRONAS Lubricants International è quello di diventare uno dei principali attori nel settore delle soluzioni per fluidi per veicoli elettrici e questo team sarà il catalizzatore per accelerare il raggiungimento di questa ambizione. L'esperienza di James sarà fondamentale per accelerare efficacemente l'offerta dell'azienda per un futuro di mobilità sostenibile e per diventare un attore rilevante nel settore dei fluidi per NEV a livello globale."

### **Scania introduce importanti aggiornamenti per il trasporto in elettrico**

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – Dall'ampliamento della gamma di soluzioni elettrificate nel giugno 2022 con il lancio dei primi trattori stradali a batteria 100% elettrici, Scania ha accumulato un solido portafoglio ordini.

La produzione inizia ora a Södertälje, in Svezia, per gli autocarri con cabina R e S con 400 o 450 kW di potenza, idonei a diverse tipologie di applicazioni. Inoltre, con l'aggiornamento dei veicoli elettrici a batteria per il contesto operativo urbano, ora disponibili con nuovi pacchi batteria e i nuovi telai, e con i servizi dedicati all'e-mobility come Scania Charging Access, l'offerta di Scania ha raggiunto un livello superiore di maturità per un ampio spettro di clienti, ognuno con le proprie peculiarità.

"L'utilizzo di autocarri a emissioni zero non è più un privilegio per pochi", afferma Fredrik Allard, Senior Vice President and Head of E-mobility Scania Group. "L'offerta di Scania copre ora un'ampia gamma di applicazioni e di esigenze dei clienti, offrendo al contempo servizi che stanno abbassando la soglia per una trasformazione verso trasporti privi di combustibili derivati da fonti fossili".

L'aggiornamento relativo al trattore stradale 100% elettrico di Scania comporta modifiche importanti: la massa complessiva a terra può raggiungere le 64 tonnellate, l'autonomia è fino a 390 chilometri, la capacità di ricarica è fino a 375 kW e i livelli di potenza massima – 400 o 450 kW (circa 610 CV) – sono notevolmente superiori a quelli della maggior parte degli autocarri convenzionali in circolazione.

"Al di fuori del vero lungo raggio, sono pochi i contesti non elettrificabili fin da subito, infatti la gamma attuale è in grado di soddisfare pienamente le esigenze operative", afferma Allard. "Certo, ci sono ancora alcune applicazioni che sono meno inclini a diventare elettriche nel prossimo futuro, ma molti clienti rimarranno stupiti quando si renderanno conto di cosa sono capaci questi veicoli in termini di efficienza, garantita anche dai servizi digitali che Scania propone a corredo".

L'aggiornamento della gamma di autocarri elettrici di Scania riguarda dunque sia i trattori stradali, sia gli autotelai. Questi, disponibili con cabine della serie R e S,

hanno un'autonomia che varia in base a diversi fattori come la massa totale a terra, la tipologia di applicazione, il contesto operativo, le condizioni atmosferiche e lo stile di guida. Ad esempio, un ribaltabile da 27 tonnellate dotato di sei batterie può offrire fino a 350 km di autonomia tra una ricarica e l'altra e un'ora di ricarica aggiunge 270 km di autonomia. Tuttavia, anche soluzioni a potenze inferiori a 350 kW sono efficaci: una colonnina di ricarica da 130 kW aggiungerà 100 km di autonomia in un'ora per un camion dal consumo energetico di 1,3 kWh/km.

“Siamo soliti fare spesso il pieno dal 10% al 100% ai veicoli Diesel”, dichiara Allard. “Con i veicoli elettrici a batteria, la mentalità dovrebbe essere quella di caricare per l'autonomia necessaria: se si devono percorrere 120 km per raggiungere la stazione di ricarica presso il deposito, si dovrebbe caricare per l'autonomia richiesta da quella distanza con un piccolo margine extra”.

**Soluzioni urbane aggiornate e nuove macchine elettriche**

Gli autocarri elettrici a batteria di Scania sono sul mercato dal 2021 e hanno guidato la transizione verso trasporti privi di combustibili fossili, soprattutto nelle applicazioni urbane. Scania sta ora potenziando la propria offerta per applicazioni per la distribuzione e i ribaltabili leggeri. Ora, con l'introduzione di nuovi telai con forma e spazi ottimizzati, le batterie con celle Northvolt e i nuovi sistemi ausiliari che aggiungeranno una migliore funzionalità e una minore complessità, si aprono nuove porte per l'elettrificazione e la decarbonizzazione del trasporto.

Parallelamente, Scania sta introducendo una gamma di nuove E-Machine, la famiglia EM C1-4, in cinque diversi livelli di potenza. Grazie alla sua versatilità, l'EM C1-4 diventerà il modello più venduto da Scania. Può essere ordinato fin da ora e la produzione inizierà a fine 2024.

“Con questa aggiunta, introduciamo l'opportunità di personalizzare i veicoli elettrici a batteria in base alle loro operazioni”, afferma Allard. “Con i suoi cinque diversi livelli di potenza e le quattro marce, questa E-Machine ha la flessibilità nel suo DNA. Con questa base di partenza, possiamo guidare ogni cliente verso la configurazione giusta per quanto riguarda il numero di batterie e i nostri servizi, in modo che soddisfi veramente le sue esigenze”.

**Batterie che fanno la differenza**

Scania utilizza le celle del produttore svedese Northvolt, che hanno la capacità di alimentare gli autocarri per 1,5 milioni di chilometri. La loro impronta di carbonio è pari a circa un terzo rispetto alla media di riferimento. Uno dei principali punti di forza delle batterie Scania è rappresentato dalle caratteristiche di ricarica. A differenza di molti altri pacchi batteria, le batterie Scania possono essere caricate ripetutamente fino al 100% senza alcun impatto sulla loro durata. Inoltre, hanno una velocità di ricarica costante, il che significa che sono indipendente dallo stato di carica della stessa. Ciò garantisce tempi di ricarica prevedibili e la lunga durata della batteria massimizza l'uptime.

Scania ha ottenuto questi risultati assicurandosi che le batterie abbiano sempre la giusta temperatura. Insieme a Northvolt, Scania ha migliorato la tecnologia delle batterie per i veicoli pesanti con un'elevata capacità della batteria rispetto al C-rate (velocità di carica/scarica).

“Crediamo che la ricarica sarà considerata meno problematica quando le persone impareranno a conoscere meglio il reale funzionamento delle batterie”, afferma Allard. “Quando analizziamo i modelli di funzionamento, spesso risulta

evidente che la grande maggioranza ha tutta l'autonomia di cui ha bisogno, con un margine. Molte applicazioni spesso percorrono meno di 200 chilometri al giorno quando operano nelle aree urbane. Se ricaricano presso il loro deposito e sfruttano Scania Charging Access per il back-up, l'autonomia non è un problema per loro". La transizione verso un trasporto sostenibile, privo di combustibili fossili e a zero emissioni è un processo in corso in cui Scania svolge un ruolo importante. La transizione è imminente e già in corso in Europa e negli Stati Uniti, dove un mix di richieste di sostenibilità sta giungendo dai clienti e dalla politica, sostenuta dal fatto che ci si aspetta che il TCO dei mezzi elettrici sia equiparabile – se non addirittura migliore – dei veicoli diesel.

"L'interesse per le soluzioni elettriche a batteria è incommensurabile; i potenziali clienti sono ovunque", afferma Allard. "Il fatto che alcuni siano cauti e si limitino a ordinare poche unità per le loro flotte è del tutto comprensibile, poiché vogliono prima acquisire esperienza".

Scania Charging Access – uno per tutti, tutti per uno

All'inizio di quest'anno è stato presentato Scania Charging Access, un servizio che è ora operativo. Scania offre un accesso continuo a una rete di ricarica a livello europeo in 12 Paesi, con punti di ricarica classificati in base alla loro idoneità per gli autocarri.

Indipendentemente da chi gestisce i punti di ricarica della rete, il cliente riceverà un'unica fattura da Scania. Il servizio non prevede costi di iscrizione o mensili; il cliente paga solo un prezzo prevedibile quando utilizza il servizio. Il possesso di almeno un autocarro Scania di qualsiasi tipo è infatti l'unico requisito per sfruttare i vantaggi di Scania Charging Access.

"Stiamo aprendo la strada per un servizio dedicato alla ricarica ad uso pubblico per veicoli pesanti in Europa", afferma Magnus Höglund, Head of Charging Solutions di Scania. "La nostra missione è quella di rendere possibile e semplificare l'elettrificazione, cercando di risolvere tutti i problemi, dall'ansia da autonomia alle difficoltà amministrative, e offrendo punti di ricarica efficienti per i camion. Valutiamo e classifichiamo i punti di ricarica esistenti, sia quelli per i veicoli pesanti che quelli per le autovetture. Questo ci aiuta a identificare quelli che sono utili per i nostri clienti, fino ad arrivare a un numero significativo e a una rete estesa dedicata esclusivamente ai veicoli pesanti".

Sebbene la rete attuale per camion e autobus sia inizialmente limitata, Höglund prevede una rapida crescita: "Si espanderà continuamente dal 2024 in poi, quando gli operatori di ricarica come Milence e altri saranno a regime. Utilizzando la Scania Driver App o My Scania, è possibile filtrare i punti di ricarica classificati da noi come pronti per i camion e la loro disponibilità. Stiamo aggiungendo continuamente nuove funzionalità e altri operatori di ricarica al servizio".

### **UIC: le ferrovie europee riaffermano la visione a lungo termine per i passeggeri**

(FERPRESS) – Roma, 18 SET – I CEO europei del settore ferroviario passeggeri della Comunità europea delle ferrovie e delle infrastrutture (CER) e dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) si riuniranno a Roma oggi, 13 ottobre, per discutere la loro visione a lungo termine per clienti e passeggeri. Alla discussione si unirà Matteo Salvini, Ministro italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti, che

condividerà le sue opinioni sul futuro dei servizi passeggeri internazionali. L'incontro è un'opportunità per scambiare informazioni sugli sviluppi passati e futuri e per identificare punti comuni di collaborazione per aumentare il trasferimento modale in Europa. A moderare l'incontro sarà Luigi Corradi, Amministratore Delegato di Trenitalia e Presidente della CER Passenger CEO Coalition, che modererà anche il panel sul tema ticketing.

Il sistema ferroviario europeo è un pilastro fondamentale degli obiettivi in materia di emissioni di carbonio del "Green Deal europeo" e le ferrovie europee sono impegnate a contribuire attivamente alla sua riuscita attuazione. Per realizzare il necessario trasferimento modale è necessario concentrarsi su diversi ambiti, compresa la biglietteria. I membri del CER stanno procedendo bene nell'implementazione della tabella di marcia per l'emissione di biglietti CER che affronta l'ulteriore miglioramento dell'esperienza del cliente durante la pianificazione, la prenotazione e il viaggio internazionale in treno.

Nel corso dell'incontro verranno date il benvenuto a cinque nuove imprese ferroviarie che aderiranno all'Accordo CIT sulla continuazione del viaggio (AJC). MAV-Start, GYSEV, HŽPP, Eurostar e PKP si sono recentemente uniti o presto aderiranno all'AJC. Di conseguenza, l'AJC coprirà ora oltre il 90% del traffico passeggeri CER, garantendo la continuazione del viaggio ai passeggeri europei nella maggior parte dei viaggi internazionali.

All'ordine del giorno ci saranno anche gli sviluppi della rete ferroviaria, i vantaggi delle infrastrutture ad alta velocità e l'aumento della capacità sui binari. L'infrastruttura ad alta velocità non solo migliora la velocità del viaggio, ma migliora anche l'esperienza complessiva dei passeggeri. Collegamenti più veloci e diretti riducono i tempi di viaggio, rendendo il treno una scelta interessante per pendolari e viaggiatori che cercano opzioni di trasporto rapide, convenienti ed ecologiche. Con la rinnovata popolarità dei viaggi in treno, la domanda di servizi ferroviari continua ad aumentare. È necessaria una migliore capacità delle infrastrutture esistenti ed è essenziale la collaborazione istituzionale con il settore ferroviario sulla nuova regolamentazione della capacità.

Verrà inoltre affrontata l'importanza dei dati per l'industria ferroviaria. L'economia dei dati è un motore essenziale per l'innovazione, poiché consente agli operatori dei trasporti di offrire opzioni di viaggio efficienti e attraenti che soddisfano le esigenze dei passeggeri. Al fine di garantire un impatto positivo e sostenibile sul settore dei trasporti, la Commissione europea è incoraggiata a promuovere una discussione aperta e fruttuosa sulla creazione di uno spazio di dati sulla mobilità resiliente e sostenibile basato sulla reciprocità, sull'interoperabilità e sulla sovranità dei dati.

Il direttore generale dell'UIC, François Davenne, ha dichiarato: "L'UIC è pienamente mobilitata per fornire il contenuto tecnico della Ticketing Roadmap lungo l'intera catena di distribuzione a beneficio dei passeggeri europei. La cooperazione con altre modalità di trasporto è fondamentale, in particolare con la biglietteria integrata e per migliorare l'esperienza del cliente con le compagnie aeree e i trasporti pubblici. L'UIC ha intrapreso un lavoro significativo sull'implementazione di canali di distribuzione IT efficaci per la biglietteria multimodale integrata ed è lieta di poter offrire ai suoi membri e alle parti interessate tutti gli strumenti IT e le specifiche tecniche necessari per migliorare la

biglietteria internazionale per il trasporto ferroviario nel senso più ampio, e per offrire ai passeggeri un'esperienza senza soluzione di continuità".

Il direttore esecutivo del CER, Alberto Mazzola, ha dichiarato: "Dall'inizio del 2024 oltre il 90% del traffico passeggeri dei membri CER sarà coperto dall'Accordo sulla continuazione del viaggio. Questo è un progresso importante. Il sistema ferroviario europeo rappresenta una pietra angolare nel perseguimento degli obiettivi climatici dell'UE. È fondamentale che l'UE indirizzi i propri sforzi verso la creazione di collegamenti ferroviari rapidi, accessibili, economici ed ecologici tra tutte le capitali europee e i principali centri urbani. Parallelamente, le deliberazioni in corso sulla regolamentazione della capacità devono consentire ai gestori delle infrastrutture in tutta Europa di migliorare l'efficienza della loro capacità di rete per attirare più passeggeri, merci e imprese verso il trasporto ferroviario".

I CEO del settore ferroviario appoggeranno la risoluzione HLP 2023 adottata da CER e UIC che può essere trovata [qui](#).

### **Consiglio UE concorda nuove regole per rafforzare standard su emissioni di CO2 per veicoli pesanti**

(FERPRESS) – Roma, 17 OTT – Il Consiglio Ue ha raggiunto un accordo su una proposta volta ad aggiornare e rafforzare il regolamento sulle norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti.

L'obiettivo della proposta è ridurre ulteriormente le emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore dei trasporti stradali e introdurre nuovi obiettivi per il 2030, 2035 e 2040. Le nuove norme contribuiranno a far sì che l'UE realizzi le sue ambizioni nella lotta al cambiamento climatico.

La proposta mira inoltre a incoraggiare una quota crescente di veicoli a emissioni zero nel parco veicoli pesanti dell'UE, garantendo nel contempo che l'innovazione nel settore e la sua competitività siano preservate e rafforzate.

L'orientamento generale servirà da mandato per i negoziati con il Parlamento europeo sulla forma finale della legislazione.

"Con l'accordo odierno abbiamo riaffermato il nostro impegno a raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi climatici. Gli autocarri, gli autobus e i pullman costituiscono una parte importante del trasporto stradale e influiscono sulla vita quotidiana di milioni di cittadini. I cittadini meritano di vivere in un ambiente più verde e più sano e ora siamo un passo avanti verso questo obiettivo. Allo stesso tempo, garantiamo la competitività del settore, chiarendo la tabella di marcia per i nuovi investimenti", ha detto Teresa Ribera Rodríguez, terza vicepresidente ad interim del governo spagnola e ministra per la transizione ecologica e la sfida demografica

#### **Principali modifiche concordate dal Consiglio**

Il testo del Consiglio trova un equilibrio tra il mantenimento dell'ambizione principale della proposta della Commissione di ridurre l'impatto climatico del settore dei veicoli pesanti e la concessione agli Stati membri di una certa flessibilità nell'attuazione del regolamento modificato, rafforzando al contempo l'innovazione e la competitività dell'UE nel settore .

#### **Campo di applicazione del regolamento**

La proposta amplia l'ambito di applicazione del regolamento per sottoporre quasi tutti i nuovi veicoli pesanti con emissioni di CO<sub>2</sub> certificate – compresi camion più piccoli, autobus urbani, pullman e rimorchi – a obiettivi di riduzione delle emissioni.

Un'esenzione dagli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> fissati nel regolamento si applicherà ai produttori di piccoli volumi e ai veicoli utilizzati per l'estrazione mineraria, la silvicoltura e l'agricoltura; ai veicoli ad uso delle forze armate e dei vigili del fuoco; ai veicoli destinati alla protezione civile, all'ordine pubblico e all'assistenza sanitaria; e ai veicoli professionali come i camion della spazzatura.

Gli Stati membri hanno modificato la definizione di "veicolo pesante a emissioni zero" abbassando ulteriormente la soglia proposta, che copre ancora i veicoli alimentati a idrogeno. Inoltre, gli Stati membri hanno aggiunto un sottogruppo di veicoli per includere gli autocarri combinati extra pesanti (EHC) al fine di tenere maggiormente conto delle loro caratteristiche, anche per quanto riguarda la loro efficienza energetica.

### **Nuovi obiettivi**

In linea con gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e oltre, il Consiglio ha mantenuto gli obiettivi fissati dalla Commissione. Oltre all'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 15% al 2025 già previsto, le nuove norme introducono nuovi obiettivi:

Riduzione delle emissioni del 45% dal 2030 (in aumento rispetto al 30%)

Riduzione delle emissioni del 65% dal 2035

Riduzione delle emissioni del 90% dal 2040

Gli Stati membri hanno deciso di fissare gli obiettivi per rimorchi e semirimorchi al 7,5% (allegato I).

### **Obiettivo zero emissioni per gli autobus urbani**

L'emendamento proposto introduce un obiettivo di emissioni zero del 100% per gli autobus urbani entro il 2035, fissando al contempo un obiettivo intermedio dell'85% per questa categoria entro il 2030. Il Consiglio ha deciso di esentare gli autobus interurbani da questo obiettivo.

Inoltre, il Consiglio ha aggiunto una serie di disposizioni per rendere la clausola di revisione più completa, come la considerazione degli investimenti nazionali già realizzati e dei possibili vincoli dovuti alla specifica morfologia territoriale o alle condizioni meteorologiche negli Stati membri. Gli Stati membri hanno inoltre chiarito le disposizioni sulle procedure di appalto pubblico per gli autobus urbani a emissioni zero, in particolare sui criteri di valutazione relativi alla sicurezza dell'approvvigionamento, per garantire la solidità giuridica.

### **Clausola di revisione**

L'efficacia e l'impatto del regolamento modificato sui suddetti obiettivi saranno riesaminati dalla Commissione nel 2027, un anno prima rispetto a quanto originariamente proposto dalla Commissione (articolo 15). Una delle questioni su cui la Commissione dovrà riferire nella sua revisione è il progresso nella realizzazione di infrastrutture pubbliche e private di ricarica e rifornimento di carburante per carburanti alternativi per i veicoli coperti dal presente regolamento.

Nella sua revisione, la Commissione dovrà anche produrre una valutazione del ruolo di un fattore di correzione del carbonio (CCF) nella transizione verso una mobilità a emissioni zero nel settore dei veicoli pesanti.

### **Prossimi passi**

L'orientamento generale fungerà da mandato del Consiglio per i negoziati con il Parlamento europeo sulla forma finale della legislazione. L'esito dei negoziati dovrà essere adottato formalmente dal Consiglio e dal Parlamento.

## **Brennero: ANITA plaude alla storica decisione del ricorso in Europa contro l'Austria**

(FERPRESS) – Roma, 16 OTT – Il Consiglio dei ministri ha deciso di ricorrere alla Corte di Giustizia UE contro le limitazioni al traffico imposte al Brennero dall'Austria.

“E' una decisione storica che il Governo ha assunto grazie all'iniziativa e alla tenacia del Ministro Salvini, che fin dal suo insediamento al MIT ha pubblicamente riconosciuto e costantemente evidenziato la concorrenza sleale determinata dalle misure unilaterali dell'Austria a danno del settore e dell'intera economia italiana – dichiara Riccardo Morelli, Presidente di ANITA, apprendendo la notizia ufficiale del ricorso alla Corte UE.

“Oggi si passa finalmente dalle parole ai fatti – così commenta il delegato ANITA sulle questioni del Brennero, Thomas Baumgartner – Da anni l'ANITA ha spinto i vari Governi a prendere le difese dell'Italia contro le ingiustificate limitazioni austriache e con questo atto senza precedenti abbiamo avuto dimostrazione della particolare attenzione che il Governo Meloni ha concretamente messo in pratica”. La libera circolazione delle merci è uno dei pilastri del Mercato Unico e in quanto tale va tutelato.

Ora spetta alla Corte Europea fare luce sulla controversia e individuare i responsabili delle misure distorsive della concorrenza.

## **Federtrasporto: Cardo nominato Vicepresidente in rappresentanza di Unione Interporti Riuniti**

(FERPRESS) – Roma, 16 OTT – Lorenzo Cardo, presidente dell'Interporto Centro Italia, è stato nominato Vicepresidente di Federtrasporto, federazione che fa capo a Confindustria e che raccoglie associazioni di operatori e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo.

Cardo era consigliere dal 2017 della stessa Federtrasporto. Laureato in Scienze Politiche e in Scienze Economiche, Lorenzo Cardo, è esperto del settore trasportistico e del mondo associativo. Attualmente ricopre anche la carica di presidente della società Blueferries Gruppo Ferrovie dello stato Italiane, che si occupa dei trasporti nello stretto di Messina. Inoltre, è stato consigliere di Assologistica e per un triennio vicepresidente di Unione Interporti Riuniti di cui attualmente è componente del comitato esecutivo, con incarico per le relazioni Istituzionali.

«Nel ringraziare per la fiducia gli associati – commenta Cardo – il nostro obiettivo resta quello di supportare, nelle forme più efficaci, le imprese a gestire e guidare il cambiamento, mantenendo fede ad una concezione di sistema, multimodale e integrato, coerente con gli indirizzi di Federtrasporto. Dinanzi a noi abbiamo la sfida della transizione energetica e siamo consapevoli che gli operatori sono chiamati a compiere sforzi notevoli in materia ambientale. Il ruolo degli interporti può essere decisivo, in quanto attori protagonisti della transizione energetica e dello sviluppo della intermodalità, per raggiungere i target nazionali sulla decarbonizzazione ed efficientamento energetico».

## ITALIA

### **RFI: Strisciuglio, in fase realizzativa l'83% dei progetti del PNRR**

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – “Come RFI abbiamo l'83% dei progetti del PNRR già in fase realizzativa. Con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e con il piano decennale del Gruppo Ferrovie dello Stato andremo cambiare ulteriormente lo scenario infrastrutturale del paese, aumentando considerevolmente il numero di opere civili”.

Lo ha detto Gianpiero Strisciuglio, AD di Rete Ferroviaria Italiana, capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS, nell'ambito del convegno “I ponti e le gallerie italiane del Pnr”, organizzato a Bari dalla Scuola di Ingegneria & Architettura del Consiglio Nazionale degli Ingegneri.

Durante la giornata di approfondimento è intervenuto da remoto anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini che ha sottolineato la centralità della sicurezza e della sostenibilità nelle opere previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. “I prossimi anni sono quelli che possono far fare un salto Infrastrutturale e quindi ambientale, economico e sociale all'Italia come accadde nel secondo dopoguerra”, ha detto Salvini.

Costruzione di nuove opere, ma anche manutenzione e ammodernamento di quelle esistenti. Per questo nel suo intervento Gianpiero Strisciuglio ha sottolineato l'impegno di RFI nel campo della diagnostica e della manutenzione delle infrastrutture. “Registriamo un'evoluzione tecnologica considerevole per quel che riguarda la diagnostica predittiva”, ha sottolineato l'AD di RFI. “Sul monitoraggio delle opere civili, in particolare sui ponti, RFI collabora con più di 50 atenei e abbiamo uno sviluppo importante della nostra strumentazione anche per l'analisi dei dati che raccogliamo. Per fare questo collaboriamo a stretto contatto con Italferr e ANAS”.

### **Il futuro della logistica in Italia: sostenibilità, efficienza e innovazione al centro del FLC**

(FERPRESS) – Trieste, 20 OTT – Una logistica efficace e sostenibile è fondamentale per migliorare la competitività del sistema produttivo italiano, in cui le esportazioni rappresentano il 30% del PIL. Pertanto, diventa cruciale non solo recuperarne l'efficienza, ma farlo seguendo percorsi di sostenibilità e resilienza. In questo contesto, il Quaderno numero 31 dell'associazione Freight Leaders Council (FLC), “Multimodalità: più efficienza, meno costi, maggiore velocità di consegna”, presentato ieri pomeriggio nel corso del convegno che si è tenuto presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche del Linguaggio, dell' Interpretazione e della Traduzione dell'Università di Trieste, propone un approccio innovativo, basato sul concetto di “seamless freight transport system”, che coinvolge tutte le componenti dell'ecosistema logistico, andando oltre il semplice trasporto di merci o il mezzo di trasporto.

“Il trasporto intermodale deve poter essere una valida alternativa al trasporto su strada – ha dichiarato Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council – . Come rileva la Corte dei Conti dell'Unione Europea il sostegno non è stato sufficiente, ma occorre cambiare il punto di vista e coinvolgere tutta la filiera, compreso chi produce le merci e chi le consuma. In questo il Freight Leaders

Council è in prima linea con le indicazioni che sono presenti nel Quaderno 31 e che sono state confermate da autorevoli stakeholder nell'evento di oggi."

"L'esempio virtuoso del Porto di Trieste, già oggi primo porto ferroviario d'Italia e che mira a raggiungere entro pochi anni una capacità di 25.000 treni/anno, dimostra come l'intermodalità possa rappresentare un modello competitivo che può e deve essere replicato su scala nazionale – ha commentato Massimo Campailla, Professore di Diritto della Navigazione e dei Trasporti all'Università di Trieste -. Inoltre il luogo comune secondo cui le maggiori resistenze al riequilibrio modale sarebbero da imputare alle imprese autotrasporto potrebbe rivelarsi infondato: la oramai cronica carenza di autisti e le difficili condizioni in cui spesso questi si trovano ad operare lasciano sperare che il trasporto stradale di merci possa trovare conveniente ricercare un punto di equilibrio sinergico con l'intermodalità ferro/gomma."

Al convegno, aperto dai saluti del Direttore IUSLIT dell'Università di Trieste, Gian Paolo Dolso, hanno partecipato, oltre a Marciani e Campailla:

Alessandro Albertini, Presidente ANAMA - Zeno D'Agostino, Presidente ESPO – Sabrina De Filippis, AD Mercitalia Logistics – Armando de Girolamo, Presidente Assoferr – Alberto Milotti, Vice-Presidente Europlatform – Umberto Ruggerone, Presidente Assologistica – Nicola Zaccheo, Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Lo studio evidenzia che il trasporto su strada rappresenta l'87,8% del totale del trasporto merci terrestre in Italia, ma ciò comporta un significativo impatto ambientale. Per ridurre le emissioni di CO2 e affrontare questa sfida, sono necessari cambiamenti sostanziali. Le politiche europee di shift modale, promuovendo il trasferimento delle merci su ferrovia e mare, possono contribuire significativamente a questa trasformazione. Tuttavia, è essenziale riflettere sulla tempistica e l'efficacia delle politiche europee per la decarbonizzazione del settore, concentrandosi su azioni concrete come l'aumento della capacità delle infrastrutture esistenti e la promozione dell'intermodalità. Inoltre, migliorare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, utilizzando strumenti informatici e di intelligenza artificiale, può contribuire al riequilibrio modale e alla riduzione delle emissioni di CO2. La sostenibilità ambientale è una priorità, promossa in Italia da incentivi come Marebonus e Ferrobonus, ma è necessario un approccio più focalizzato e migliorato per massimizzare i risultati positivi.

È possibile scaricare il Quaderno 31 all'indirizzo <https://www.freightleaders.org/i-quaderni/>.

L'innovazione, la sostenibilità e l'efficienza nella logistica sono stati anche i temi al centro della visita, organizzata in esclusiva per i soci del Freight Leaders Council (FLC), al Porto di Trieste, all'Innovation Hub di BAT e all'Interporto di Trieste: questo svolge un ruolo chiave nella promozione della multimodalità e della sostenibilità della logistica nazionale e internazionale e funge da gateway per i flussi commerciali tra l'Europa centrale, l'Europa orientale e il Mediterraneo.

La visita ha permesso di apprezzare da vicino le infrastrutture e le soluzioni logistiche innovative offerte dalla struttura, aprendo nuove opportunità di scambio di conoscenze per migliorare ulteriormente il settore a livello globale.

Il convegno si è tenuto in collaborazione con l'Università di Trieste e con la partecipazione di Trieste Trasporti SpA.

### **RFI: accordo quadro da oltre 177 mln per la riqualificazione di 13 stazioni**

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – Interventi di riqualificazione e ammodernamento di 13 stazioni per un importo di oltre 177 milioni di euro. Così in un nuovo accordo quadro appena pubblicato da RFI, suddiviso in 3 lotti della durata di 1.095 giorni naturali consecutivi, corrispondenti a 3 anni. Il primo lotto del valore di circa 76 milioni, il secondo di circa 59 milioni e il terzo di circa 42 milioni di euro.

Le stazioni interessate sono quelle della Linea 2 della metropolitana di Napoli (in particolare Cavour, Amedeo, Mergellina e Montesanto) e, sempre in Campania, le stazioni di Scafati e di Sarno, la stazione di Teramo (Abruzzo), Busalla, La Spezia, Genova Pegli (Liguria), Piacenza e Ferrara (Emilia-Romagna), Pontassieve (Toscana).

Le attività previste miglioreranno l'accessibilità delle stazioni e favoriranno l'intermodalità. Saranno allungati e innalzati i marciapiedi per facilitare l'accesso e la discesa dai treni, migliorata la segnaletica fissa di stazione, riqualificati i sottopassi pedonali e ampliate le pensiline, ammodernate le discenderie, i sovrappassi e le banchine con una caratterizzazione architettonica di standard elevato, migliorata la sicurezza (security) di stazione con elevati livelli di illuminazione di tutti gli spazi, inseriti nuovi tornelli e incrementato il sistema di videosorveglianza.

La gara rimane aperta fino al 27/11/2023

### **ANFIA: a settembre prosegue la crescita dei bus. Inversione di tendenza per autocarri e trainati**

(FERPRESS) – Torino, 20 OTT – Nel mese di settembre il comparto degli autocarri inverte la tendenza e registra una flessione a doppia cifra, mentre per i veicoli trainati si tratta del sesto mese consecutivo in calo. Infine, prosegue il trend positivo degli autobus.

Analizzando nel dettaglio il mercato di settembre 2023, nel mese sono stati rilasciati 1.602 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-12,4% rispetto a settembre 2022) e 1.321 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-2,9%), suddivisi in 112 rimorchi (-10,4%) e 1.209 semirimorchi (-2,1%).

Nei primi nove mesi del 2023 si contano 21.952 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 17% in più rispetto ai primi nove mesi del 2022, e 11.940 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-7,5% rispetto a gennaio-settembre 2022), così ripartiti: 998 rimorchi (-0,8%) e 10.942 semirimorchi (-8,1%).

Per gli autocarri, nei primi 9 mesi del 2023 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva, con incrementi a doppia cifra: +20,6% l'area Sud e Isole, +16,3% il Centro, +15,4% il Nord-Est e +15,4% il Nord-Ovest.

Per classi di peso, i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+56,5%), seguiti dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+18,6%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+17,8%) e, infine, dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+16,5%). Restano, invece, pressoché stabili i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+0,3%).

Sempre a gennaio-settembre 2023, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 17,8%, mentre i trattori stradali chiudono a +16,1%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+16,9%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+17%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi nove mesi del 2023 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (era del 3,8% a gennaio-settembre 2022), per un totale di 424 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,2% del totale (era lo 0,1% a gennaio-settembre 2022).

In riferimento ai veicoli trainati, nei primi nove mesi del 2023, si confermano in crescita soltanto le regioni del Nord-Ovest (+5,9%), mentre registrano una flessione il Centro (-16,6%), il Nord-Est (-12%) e l'area del Sud e Isole (-9,3%).

Le marche estere totalizzano 7.259 libretti di circolazione a gennaio-settembre 2023 (-7,3%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,9%), con 4.681 libretti.

“L'inversione di tendenza nelle immatricolazioni di autocarri registrata a settembre testimonia, tra gli altri, i limiti dell'attuale sistema di supporto al rinnovo del parco circolante caratterizzato da interventi frammentati e discontinui – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Si auspica pertanto che, in occasione della discussione della legge di Bilancio per il prossimo triennio, siano previsti per il settore dell'autotrasporto stanziamenti congrui per sostenere politiche continuative di sostituzione di veicoli obsoleti con mezzi di ultima generazione alimentati a gas naturale (compressato o liquefatto) o a diesel, permettendo così il conseguimento di immediati risparmi in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> e valorizzando anche la filiera italiana dei biocarburanti come il biometano e l'HVO.

Nella stessa direzione, auspichiamo che nei negoziati in corso a Bruxelles sulla revisione del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, le Istituzioni possano trovare un accordo per l'introduzione di un meccanismo di contabilizzazione dei carburanti rinnovabili che contribuirebbe a promuoverne la disponibilità e conseguentemente accelerare la decarbonizzazione del settore del trasporto.

In prospettiva, si renderà inoltre necessario pianificare l'istituzione di un fondo pluriennale per l'autotrasporto che sostenga adeguatamente anche la diffusione di tecnologie con zero emissioni (elettriche a batteria o con celle a combustibile alimentate a idrogeno) e contestualmente la necessaria infrastrutturazione per la loro ricarica e rifornimento.

Tali interventi di sostegno diretto al rinnovo del parco devono essere inoltre accompagnati da politiche fiscali a sostegno degli investimenti sostenibili, prevedendo la riattivazione del credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali come già proposto nel capitolo relativo al REPowerEU del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a settembre 2023 596 nuove unità, con un incremento del 23,1% rispetto a settembre 2022. Nel nono mese dell'anno, si mantengono positivi, con rialzi a doppia cifra, gli autobus e midibus turistici (+68%), gli autobus adibiti al TPL (+55%) e i minibus (+26,3%). Calano, invece, gli scuolabus (-38,4%).

Nei primi nove mesi del 2023, i libretti di autobus rilasciati sono 3.898 (+65,9% rispetto a gennaio-settembre 2022). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +100,4% gli autobus adibiti al TPL, +38,9% i minibus e +37% gli autobus e midibus turistici, mentre gli scuolabus registrano una flessione del 4,3%.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 14,1% a gennaio-settembre 2023 (contro il 16,8% dei primi nove mesi del 2022), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 19,4% (6,8% a gennaio-settembre 2022).

A livello territoriale, infine, nei primi nove mesi del 2023 le immatricolazioni crescono nuovamente a tripla cifra nelle regioni del Sud e isole (+122,1%), e a doppia cifra nel Nord Ovest (+87,8%), nel Nord-Est (+40,8%) e nel Centro (+17,6%).

### **Mobilità Aerea Avanzata: Pirani (OIM), tecnologia avanza a grandi passi ma contesto è assai complesso**

(FERPRESS) – Milano, 20 OTT – Il 16 ottobre si è tenuto all'Ordine degli Ingegneri di Milano il convegno sulla Mobilità Aerea Avanzata per il trasporto di persone e cose, con velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale, con o senza pilota (gli eVTOL) e con i droni. Si tratta di un fenomeno in rapido sviluppo che vede l'interesse di numerosi stakeholders che può produrre importanti benefici in tema di mobilità e di continuità territoriale e per l'ambiente (sono velivoli a emissioni zero). È un segmento della mobilità futura stimato in 100 miliardi di euro /anno al 2050. C'è pertanto una notevole attenzione di Enti locali e nazionali, dell'industria aerospaziale e dell'IA, dei gestori di aeroporti, delle compagnie aeree e dei corrieri. Dopo i saluti del Presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Milano, Carlotta Penati, dell'Assessore regionale al Territorio e Sistemi verdi, Gianluca Comazzi e dell'Architetto Veronica Bellonzi per il Comune di Milano, si sono succeduti i diversi oratori: per ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile); Costantino Pandolfi Vicedirettore Centrale e Direttore Pianificazione e Davide Drago Direttore Infrastrutture e Progetti;

Maurizio Paggetti COO di ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) e Amministratore Delegato di D-Flight; Matteo Ragazzi Direttore Engineering and Innovation di Leonardo con Mattia Cavanna e Mauro Berzovini; Maurizio Crispino, professore ordinario del Politecnico di Milano con Stefano Paracchini di MCI; Paolomaria Capello Direttore Advanced Air Mobility Business Unit di SEA MilanAirports; Dario Vanetti Presidente della Commissione Urbanistica dell'Ordine Ingegneri Milano e Salvatore Crapanzano Presidente della Commissione Infrastrutture e Mobilità sostenibili dell'Ordine Ingegneri Milano

“Questo è stato uno dei primi incontri sul tema ed abbiamo voluto dare un approccio di carattere generale a 360 gradi per avere una visione complessiva dei diversi aspetti di questa nuova modalità, con l'apporto quindi dei diversi stakeholders interessati. Devo dire che il risultato è stato assai soddisfacente per l'elevato standing degli oratori, per la concretezza, la completezza e, direi il realismo, degli interventi: la tecnologia avanza a grandi passi ma il contesto è assai complesso e la cautela è necessaria”- dichiara Il Responsabile Scientifico del Convegno Gianpaolo Pirani dell'Ordine Ingegneri di Milano.

Dopo un primo inquadramento programmatico e regolatorio con l'illustrazione del Piano Strategico Nazionale Advanced Air Mobility di ENAC e con l'illustrazione delle norme europee, con ENAV e D-Flight sono state considerate le problematiche legate al controllo del traffico aereo ed alla gestione dei voli anche con droni e mezzi senza pilota; con l'obiettivo tra l'altro per l'azienda di essere il Service provider di riferimento per il cosiddetto U-Space (unmanned) e l'AAM per la gestione del traffico nei veriporti e negli scali di emergenza lungo le rotte, la strutturazione dello spazio aereo ed il "deconflittamento" tattico del traffico,

Per quanto riguarda l'industria, Leonardo – oltre a fornirci un quadro degli obiettivi a medio e lungo termine relativi al target di utenza ed alla tipologia di servizi operativi – ha riportato la tematica ad un concreto realismo illustrando quella che è ad oggi la fattibilità del modello di Advanced Air Mobility e quali sono gli ostacoli che ancora persistono. I punti cruciali risolti mediamente solo al 50% sono la sicurezza, l'accettazione sociale, la certificazione dei velivoli, lo spazio aereo, il costo del trasporto e non ultima, la precarietà di alcuni segmenti dell'industria. Infatti, di alcune centinaia di startup attive nel settore, quelle veramente solide si contano sulle dita di una mano.

Infine, SEA ha presentato i programmi di sviluppo di vertiporti per Milano e la Lombardia, con un primo obiettivo di garantire servizi di air taxi già per le Olimpiadi del 2026 e SEA al riguardo sta costituendo una società con l'inglese Skyports. Il programma di medio e lungo termine, è stato definito con la collaborazione del Comune di Milano, di ENAC, di ENAV e del Politecnico di Milano principalmente per la modellazione della domanda.

## Logistica: nasce la prima piattaforma in Italia per l'attestazione delle filiere sostenibili

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – Regolarità, trasparenza e responsabilità. Questi gli obiettivi che deve porsi la logistica italiana per sviluppare un settore che, secondo il Logistic Performance Index 2023, non ha fatto passi avanti negli ultimi 5 anni confermando il 19° posto del 2018 nella classifica di World Bank che valuta le filiere più performanti.

Un supporto al comparto arriva da Tiaki Logistics (tiakilogistics.com), la prima piattaforma web dedicata alla sostenibilità nella logistica che promuove lo sviluppo sostenibile in ottica ambientale, sociale e di governance. Tiaki Logistics nasce su impulso di EETRA srl SB, Società Benefit specializzata nella consulenza strategica per le imprese in ambito ESG, e di Claudio Honegger AD di Richmond Italia, leader nel mercato degli eventi B2B dedicati alla logistica. Le due parti, incaricate da Assologistica, principale associazione italiana per la logistica, hanno esaminato esigenze, criticità e aspettative dell'intero settore. Fondamentale per lo sviluppo

dell'idea la campagna di controlli effettuati nel 2021 dal Ministero del Lavoro su 90 aziende del settore dai quali sono emerse irregolarità in materia di conformità giuridico-amministrativa e salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e il lavoro di analisi svolto dall'Osservatorio del Politecnico di Milano Contract Logistics di "Gino Marchet".

"Negli ultimi anni il settore della logistica è cresciuto vertiginosamente - dichiara Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica - Viviamo quindi un momento di grande crescita, di grandi opportunità, ma anche di grandi sfide. Il mercato sta cambiando e di conseguenza devono essere rimodulate le regole che lo governano perché una carenza di regole genera danni per tutto il settore con rischi per le imprese, per le aziende connesse e anche per i lavoratori. La sostenibilità ambientale è già intrinseca nella logistica, che da sempre punta a ridurre gli impatti, ma i parametri ESG stanno diventando sempre più vincolanti per questo sono da apprezzare i grandi sforzi che le aziende stanno mettendo in campo per certificarsi in questa direzione. Un importante passo da fare riguarda l'impegno rivolto alla sostenibilità sociale lavorando a tutela delle persone che rappresentano la ricchezza di questo settore".

La piattaforma mira a promuovere una crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l'ambiente, sostenibile e finalizzato a creare lavoro ed opportunità d'innovazione tecnologica e organizzativa. Oltre ad attestare la conformità non solo delle singole realtà, bensì di intere filiere, Tiaki Logistics è in grado di garantire la verifica documentale per misurare responsabilità sociale e trasparenza, offrire questionari specifici per la costante verifica della compliance aziendale, generare il rating ESG degli operatori tramite un algoritmo proprio e attestare la conformità giuridico-amministrativa e la sostenibilità ESG delle singole aziende e delle intere filiere.

La piattaforma è stata pensata per sensibilizzare gli operatori sulla regolarità della loro azione imprenditoriale recependo, tra gli altri, lo spirito del "Progetto Cruscotto". Un impegno, condiviso con Assologistica, quindi, principalmente riferito a sgombrare il campo da quelle incertezze o peggio inadeguatezze che la naturale evoluzione del mercato ha generato, anche a livello giuslavoristico.

## **Logistica: nasce la prima piattaforma in Italia per l'attestazione delle filiere sostenibili**

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – Regolarità, trasparenza e responsabilità. Questi gli obiettivi che deve porsi la logistica italiana per sviluppare un settore che, secondo il Logistic Performance Index 2023, non ha fatto passi avanti negli ultimi 5 anni confermando il 19° posto del 2018 nella classifica di World Bank che valuta le filiere più performanti.

Un supporto al comparto arriva da Tiaki Logistics (tiakilogistics.com), la prima piattaforma web dedicata alla sostenibilità nella logistica che promuove lo sviluppo sostenibile in ottica ambientale, sociale e di governance. Tiaki Logistics nasce su impulso di EETRA srl SB, Società Benefit specializzata nella consulenza strategica per le imprese in ambito ESG, e di Claudio Honegger AD di Richmond Italia, leader nel mercato degli eventi B2B dedicati alla logistica. Le due parti, incaricate da Assologistica, principale associazione italiana per la logistica, hanno esaminato esigenze, criticità e aspettative dell'intero settore. Fondamentale per lo sviluppo dell'idea la campagna di controlli effettuati nel 2021 dal Ministero del Lavoro su 90 aziende del settore dai quali sono emerse irregolarità in materia di conformità giuridico-amministrativa e salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e il lavoro di analisi svolto dall'Osservatorio del Politecnico di Milano Contract Logistics di "Gino Marchet".

"Negli ultimi anni il settore della logistica è cresciuto vertiginosamente – dichiara Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica – Viviamo quindi un momento di grande crescita, di grandi opportunità, ma anche di grandi sfide. Il mercato sta cambiando e di conseguenza devono essere rimodulate le regole che lo governano perché una carenza di regole genera danni per tutto il settore con rischi per le imprese, per le aziende connesse e anche per i lavoratori. La sostenibilità ambientale è già intrinseca nella logistica, che da sempre punta a ridurre gli impatti, ma i parametri ESG stanno diventando sempre più vincolanti per questo sono da apprezzare i grandi sforzi che le aziende stanno mettendo in campo per certificarsi in questa direzione. Un importante passo da fare riguarda l'impegno rivolto alla sostenibilità sociale lavorando a tutela delle persone che rappresentano la ricchezza di questo settore".

La piattaforma mira a promuovere una crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l'ambiente, sostenibile e finalizzato a creare lavoro ed opportunità d'innovazione tecnologica e organizzativa. Oltre ad attestare la conformità non solo delle singole realtà, bensì di intere filiere, Tiaki Logistics è in grado di garantire la verifica documentale per misurare responsabilità sociale e trasparenza, offrire questionari specifici per la costante verifica della compliance aziendale, generare il rating ESG degli operatori tramite un algoritmo proprio e attestare la conformità giuridico-amministrativa e la sostenibilità ESG delle singole aziende e delle intere filiere.

La piattaforma è stata pensata per sensibilizzare gli operatori sulla regolarità della loro azione imprenditoriale recependo, tra gli altri, lo spirito del "Progetto Cruscotto". Un impegno, condiviso con Assologistica, quindi, principalmente riferito a sgombrare il campo da quelle incertezze o peggio inadeguatezze che la naturale evoluzione del mercato ha generato, anche a livello giuslavoristico.

## **Crociere: record nel 2023. Per Assoporti una conferma del ruolo del segmento per portualità italiana**

(FERPRESS) – Roma, 16 OTT – In previsione dell'evento Italian Cruise Day che quest'anno si terrà a Taranto il prossimo 27 ottobre, Risposte Turismo ha voluto anticipare alcuni dati sul traffico crociere 2023 nel corso di una breve conferenza stampa questa mattina. Dati molto confortanti che confermano la destinazione Italia quale meta ricercata negli itinerari.

A margine della conferenza stampa, il Presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri ha ricordato come, "Il segmento delle crociere continua a crescere anche oltre le previsioni, segnando un record nel 2023, confermando il suo ruolo strategico per la portualità italiana. I dati superano quelli del 2019 (che aveva già segnato un record) e nella classifica dei primi 20 porti nell'area MED troviamo ben 8 porti italiani. Spesso abbiamo trascurato i dati di questo settore che invece, per un Paese come il nostro, vanno ricordati e valorizzati. Vorrei ricordare che anche questo è un nuovo ruolo dei porti: generatori di movimento immediato (crocieristi) e di ritorno delle persone, come turisti, (poderoso marketing territoriale)".

Giampieri ha poi proseguito, "Naturalmente in questo contesto, occorre comunicare con coloro che vivono nei territori intorno ai porti, adattando talvolta le scelte commerciali ai territori di riferimento. L'Italia, e il Mediterraneo in generale, sono peculiari e unici.

La necessità sempre più importante e urgente per i porti di far conoscere le proprie attività, creando un dialogo con il territorio e consentendo alle persone di prendere coscienza delle loro attività, rende il rapporto porto-città sempre più attuale in termini di strategia istituzionale e di comunicazione e promozione. Come Assoporti, riteniamo che occorrerà sempre di più dedicarsi a questo tema, perché lo sviluppo di un porto deve avvenire con la condivisione delle comunità. Stiamo lanciando nuove attività che intendiamo integrare con Italian Port Days che è oramai la casa per i temi connessi ai rapporti tra porti e territori ed in corso in diversi porti propri in questo periodo."

## **Convegno ponti e gallerie del PNRR: Ansfisa, utilizzare le migliori tecnologie esistenti**

(FERPRESS) – Roma, 20 OTT – Un confronto fra tecnici quello di Bari che ha coinvolto ANCE, Università, gestori di infrastrutture, Amministrazioni dello Stato e Ordini Professionali per fare il punto sugli investimenti e sul PNRR, motore di molte operazioni di sviluppo, come ha ricordato anche il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti che, in collegamento, ha messo in fila i tanti cantieri aperti e in avvio. C'erano anche gli operatori direttamente coinvolti in questi programmi di investimento e realizzazione.

Tavole rotonde e spunti di riflessione che hanno puntato il faro sulla straordinaria opportunità da cogliere per fare sviluppo su tutto il territorio nazionale e per fare anche manutenzione programmata e preventiva, visto anche lo stato della rete che ha in molti casi bisogno di essere adeguata e ammodernata.

Anche l'azione di ANSFISA, che promuove la sicurezza dell'intera rete infrastrutturale terrestre, si dispiega quindi su un campo di infrastrutture molto

esteso, spesso vetusto, e che peraltro presenta tipologie e casistiche molto diverse, frammentate dal punto di vista gestionale e spesso inserite in contesti ambientali ad alta complessità. Per questo è indispensabile, ha sottolineato Emanuele Renzi, responsabile della Direzione Sicurezza Strade e Autostrade, intervenendo al convegno, affiancare alle attività di verifica e controllo a campione sul campo un'attività di indirizzo delle procedure gestionali, di mappatura e supervisione capillare che si può implementare solo attraverso lo sviluppo di strumenti evoluti. I gestori delle infrastrutture si doteranno quindi di metodi e processi innovativi con cui alimentare la conoscenza delle infrastrutture sul territorio e del loro stato manutentivo, monitorando anche l'evoluzione temporale delle condizioni di sicurezza e funzionalità di ponti, viadotti e gallerie.

Un'attenzione particolare, ha ricordato Renzi, si sta poi facendo convergere sul tema del dissesto idrogeologico e quindi sulle misure preventive e di emergenza che devono essere assorbite e tradotte nei sistemi di sicurezza dei gestori a fronte di fenomeni climatici e ambientali estremi sempre più ricorrenti. Altro aspetto su cui l'Agenzia convoglierà i propri sforzi riguarda la sollecitazione e il supporto agli enti locali, che gestiscono la stragrande maggioranza della rete stradale, per adottare sistemi di gestione della sicurezza organici ed efficienti, che si basino sul metodo scientifico e sulla gestione del rischio.

### **Mobilità sostenibile: 27% delle startup sono in Lombardia, 18% nella Città Metropolitana Milano**

(FERPRESS) – Milano, 19 OTT – Il 5,7% delle startup innovative italiane – 836 imprese – sono attive nei settori legati alla mobilità; un comparto che sta crescendo, sempre di più, grazie anche alle soluzioni sostenibili proposte dalle imprese protagoniste.

È una delle prime evidenze emerse dal rapporto "Le startup innovative in ambito mobilità", una analisi curata dal Centro Studi di Assolombarda e presentata oggi a Milano, a Palazzo Giureconsulti, nell'ambito dell'evento conclusivo di "MCE 4x4 – Incroci e Transizioni". La rassegna, giunta alla sua ottava edizione, è promossa da Assolombarda e da Camera di commercio di Milano Monza Brianza Lodi per accendere i riflettori dell'opinione pubblica sulle sfide della nuova mobilità sostenibile e sulle imprese che operano nel settore. L'iniziativa ha offerto loro, anche quest'anno, una piattaforma di incontro e di confronto con le aziende "mature" con l'obiettivo di generare nuove opportunità di business e di favorire la circolazione di nuove idee e soluzioni innovative.

In base ai dati offerti dalla ricerca, le start-up legate alla mobilità sostenibile operano, soprattutto, nei settori dell'automotive, dei servizi di delivery, della logistica, della mobilità elettrica e della micromobilità e si distinguono dalle realtà che operano su altri mercati per due fattori significativi: un numero maggiore di brevetti depositati e software registrati (+3,8 p.p. rispetto al resto delle startup); una più spiccata prevalenza giovanile (+3,9 p.p.) tra i propri amministratori e soci. Ma non solo. Nel 2021, tali startup hanno generato 140,6 milioni di euro di valore della produzione e 28,6 milioni di euro di valore aggiunto, occupando più di 1.300 dipendenti. In termini di distribuzione territoriale, il 35% delle startup della mobilità si concentra nel Nord-Ovest, in particolare quasi il 27% è localizzato in Lombardia. Inoltre, più della metà delle startup ha sede in città metropolitane, di

cui il 18% in quella di Milano. Anche il valore totale della produzione è concentrato per oltre un terzo nel Nord-Ovest, in particolare in Lombardia (28%).

“Il trasporto è responsabile per circa il 28% delle emissioni di gas serra e, dunque, rappresenta uno dei fattori più significativi su cui agire immediatamente – ha dichiarato la vicepresidente di Assolombarda con delega a Infrastrutture, Mobilità e Smart City, Gioia Ghezzi -. Per questa ragione, anche in considerazione degli impegni assunti a livello internazionale in tema di sostenibilità, occorre mettere al centro un nuovo tipo di mobilità capace di esaltare soluzioni innovative con un impatto minore sull'ambiente. Per cogliere questa grande sfida serve una attenta pianificazione, coraggio politico e, soprattutto, una sempre più stringente collaborazione tra aziende mature e startup impegnate nel comparto, per nuove proposte capaci di rendere sostenibili gli spostamenti. Per far crescere il comparto l'alleanza pubblico-privato resta cruciale: la rassegna intende, in tal senso, costruire di anno in anno una rete finalizzata a favorire uno scambio proficuo tra istituzioni e realtà produttive per valorizzare progetti e idee concreti che si propongono di migliorare le nostre città”.

“La Mobility Conference 4X4, ospitata quest'anno nella cornice di Palazzo Giureconsulti, è una vetrina importante per le startup che propongono soluzioni innovative nella mobilità sostenibile – ha dichiarato Alvise Biffi, consigliere della Camera di commercio di Milano Monza Brianza Lodi -. Sono quasi dieci anni che come Camera di commercio, insieme ad Assolombarda, promuoviamo questa iniziativa grazie alla quale sono nate diverse collaborazioni in una logica di open innovation, di contaminazione tra imprese mature del territorio e startup. Come Camera di commercio abbiamo individuato un segmento specifico di mobilità sostenibile, quello della bike economy, come ambito pilota di valorizzazione del territorio e delle filiere collegate al settore, tenendo conto anche delle caratteristiche economiche dell'area di Milano dove esiste un distretto importante di produttori del mondo della bicicletta. In linea con gli obiettivi fissati a livello europeo, pensiamo che iniziative come questa possano contribuire a creare per le nostre città e comunità un sistema di trasporto sempre più sicuro, conveniente e green”

Nell'ambito della rassegna “MCE 4×4 – Incroci e Transizioni”, è stato ospitato anche il “Future Storming”, uno spazio-conferenza che ha accolto casi di successo, storie di innovazione e protagonisti della mobilità. Ma non solo: 16 startup selezionate hanno potuto presentarsi al pubblico presente e alle aziende associate per sondare possibilità concrete di collaborazione: si tratta di People, Logistics, Deep Tech, Energy. Questi i nomi: Muv, To.Tem, Unicorn Mobility, E-DWay; Alba Robot, DG Twin, Keet, VESevo; Elif Lab, Share, Ubiquom, Wenda; 20energy, Bikee Bike, looota, Witty. Tali aziende sono state scelte, nei mesi scorsi, da un comitato scientifico costituito da rappresentanti di Assolombarda e Camera di commercio di Milano Monza Brianza Lodi, che ha esaminato 104 candidature (72 provenienti dal Nord Italia; 21 dal Centro Italia; 10 dal Sud Italia, 1 dalla Svizzera). Le schede delle startup possono essere visionate al seguente link: <https://mce4x4.mobilityconference.it/startup>.

## **Federagenti: “La Grande sfida di Porto Italia” per conquistare un ruolo centrale nel commercio mondiale**

(FERPRESS) – Taranto, 20 OTT – Porto Italia. Il titolo scelto dal presidente Alessandro Santi, per l'assemblea generale della Federazione degli agenti marittimi svoltasi questa mattina a Taranto, era già di per sé provocatorio. Ma le indicazioni che sono scaturite sono risultate ancora più deflagranti, e non solo perché il professor Giulio Sapelli, politico dell'economia, presente nel panel dei relatori, ha definito i porti “la vera dinamite” sui mercati internazionali, ma perché anche e specialmente dalla relazione di Santi sono emerse almeno quattro considerazioni deflagranti.

La prima relativa un sistema di relazioni internazionali che oggi sembra indicare i prodromi di cambiamenti epocali, forse prevedibili se la politica conoscesse la storia: cambiamenti epocali che vedono l'affermazione sempre più convinta dell'India come riferimento del commercio e dell'economia mondiale, un declino comunque difficilmente arrestabile della Cina, ancorché tutt'oggi presente indirettamente anche in quei paesi asiatici che sembrano averle eroso parte di quote produttive industriali e equilibri a dir poco fragili connessi ad esempio con la Via del Cotone, (India, Arabia Saudita, Israele, Sud Europa) di cui, almeno prima dell'esplosione del conflitto di Gaza, era accreditata di enormi potenzialità

La seconda che riguarda il ruolo dell'Italia in questo scacchiere internazionale caratterizzato da superpoteri internazionali dai quali l'Italia è molto meno dipendente ad esempio rispetto a quanto accade in Germania.

La terza relativa al ruolo dei porti e dei traffici marittimi e dei porti che rappresentano – come ha sottolineato più volte il presidente di Federagenti – il più importante asset del sistema Paese.

E, in conclusione la quarta considerazione che ha segnato l'assemblea di Taranto e che rappresenta anche la sintesi delle precedenti: l'Italia ha oggi bisogno di scegliere autonomamente quale formula di politica portuale perseguire (specie in un Mediterraneo che la può vedere protagonista) senza inseguire schemi che vanno bene per i paesi del Nord Europa o per la Spagna, ma che non sarebbero adeguati al livello di sfida che l'Italia ha le potenzialità di vincere.

E questa formula – secondo Federagenti – è proprio quella di Porto Italia, una portualità diffusa lungo tutte le coste italiane, che trovi sintesi decisionale e strategica in una cabina di regia nazionale pubblico-privati in grado di fornire indicazioni di priorità strategica anche in tema di infrastrutture, di logistica indotta, di governance

“Una cabina di regia che si muova – come affermato da Santi – su una visione unitaria e centrale, un controllo statale della risorsa demaniale e delle scelte strategiche su di essa attraverso un modello da applicare che sia personalizzato, “made in Italy” potremmo dire, che sappia cioè cogliere le peculiarità italiane e le opportunità che derivano da esperienze di altri paesi senza esserne soggiogati”.

“Abbiamo bisogno di una più forte collaborazione ed interazione tra pubblico e privato sia a livello di investimenti strategici (nel perimetro dello strumento concessorio) che a livello di governance delle AdSP; abbiamo bisogno di una cabina di regia nazionale in seno al MIT che diventi la cabina di regia operativa per le AdSP, che ne garantisca efficienza e coordinamento, armonizzazione delle regole per una giusta competizione e cooperazione tra le AdSP, soprattutto in questo

momento dove il fenomeno della verticalizzazione è sempre più spinto, che sappia derimere ed eliminare sovrapposizioni di competenze (ART, AGCM, ANAC, MIT), garantire percorsi normativi standard per procedure ricorrenti, ad esempio tutte le pratiche di autorizzazione ambientale, farsi interfaccia del CIPOM in maniera bidirezionale per l'attuazione del piano del Mare per la parte della portualità".

Nel lanciare la sua formula per i porti, come asset strategico del Paese, Federagenti a Taranto non si è astenuta neppure sul tema delle Autorità di Sistema Portuale. Anzi. Di fronte ai tentativi neanche così occulti dell'asse tedesco-olandese di concentrare tutti i traffici al nord lasciando al Sud Europa il compito di "decarbonizzare" il Mediterraneo, assistendo passivamente a una de-industrializzazione e alla nascita di una specie di nastro trasportatore delle merci dal Nord Europa all'Italia, il nostro Paese deve rispondere con forza con un modello di porto diffuso con coordinamento centrale 'operativo' condiviso tra pubblico e privato con funzioni di regolazione e armonizzazione: esattamente "Porto Italia".

"E – ha concluso Santi – in questo modello Taranto avrebbe davvero tutte le chance di diventare la porta a sud dell'Europa..."

## REGIONE LAZIO

### **Trasporti della Regione Lazio Ghera incontra FERMERCI**

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – Una delegazione Fermerci ha incontrato l'Assessore alla Mobilità e Trasporti della Regione Lazio, Fabrizio Ghera.

Proseguono gli incontri Fermerci con le Regioni d'Italia dedicati al progetto "cura del ferro regionale" che sostiene il rilancio del trasporto ferroviario delle merci nel territorio, un'importante opportunità di sviluppo per l'economia locale che contribuisce a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, promuovendo la competitività delle imprese nel territorio e l'occupazione giovanile.

Nell'ambito della discussione sono state approfondite le tematiche della proposta Fermerci che prevedono: sostegno all'ultimo miglio ferroviario, introduzione dell'incentivo ferrobond regionale in aggiunta a quello nazionale, sostegno alla formazione professionale dei giovani per l'abilitazione alle professioni dell'esercizio ferroviario.

L'incontro si è concluso positivamente con la disponibilità dell'Assessore a valutare le proposte Fermerci e a lavorare ad un pacchetto di norme regionali a sostegno del trasporto ferroviario merci ed intermodale.

Nelle prossime settimane seguiranno ulteriori incontri dell'Associazione Fermerci con le Regioni che si sono rese disponibili ad intraprendere un percorso analogo.

## ROMA CAPITALE

### **Commissione Giubileo: focus sui trasporti con l'assessore Patané**

(FERPRESS) – Roma, 17 OTT – L'Assessore alla Mobilità Eugenio Patané è intervenuto in Commissione Giubileo per fare il punto su progetti e investimenti realizzati o in corso in occasione dell'Anno Santo.

Durante l'audizione ha ricordato lo stanziamento di 61 milioni di euro per la realizzazione di 700 fermate hi-tech di bus e tram.

“Uno degli interventi con le risorse del Giubileo è il piano delle nuove fermate Atac: – ha specificato Patané – stiamo parlando di 61 milioni di fondi giubilari e l'intervento riguarda l'introduzione di fermate tecnologicamente avanzate in città, negli snodi più importanti della mobilità urbana. Si è parlato del centro storico ma in realtà le nuove fermate sono distribuite in tutta Roma. Le 700 nuove pensiline e fermate costano 61 milioni perché si risistema complessivamente l'assetto stradale; in alcuni casi ci sono marciapiedi da realizzare, in altri cavi elettrici e fibra da portare in loco. Una fermata normale costa in media 10 mila euro, in questo caso, essendo fermate hi-tech, il costo di ciascuna è tra i 20 e i 25 mila euro”.

La gara per la realizzazione delle fermate è stata pubblicata e la scadenza per la presentazione delle offerte è fissata per la fine di ottobre con chiusura della procedura amministrativa stimata entro la fine dell'anno.

“Siamo in linea con i cronoprogrammi – ha sottolineato l'Assessore – ma è giusto che la commissione sappia che possono esserci criticità per l'approvazione dei singoli progetti delle 700 fermate: per ciascun progetto entrano in campo le singole conferenze dei servizi, ciascuna con una procedura amministrativa dedicata”.

Lavori tratta Ottaviano/Battistini metro A e deposito di Porta Maggiore

L'assessore ha poi fatto il punto sui lavori sulla tratta tra Ottaviano e Battistini della Metro A, che inizieranno dopo le feste natalizie. La chiusura della gara coinciderà con la chiusura dei lavori della prima tratta tra Anagnina e Ottaviano. Per il periodo delle festività natalizie, il servizio della linea A sarà operativo al cento per cento. I lavori per la manutenzione dell'ultima tratta potranno partire soltanto dalla seconda settimana di gennaio.

Infine, l'intervento per l'adeguamento del deposito tranviario di Porta Maggiore partirà nell'estate del 2024. “I nuovi tram che arriveranno a Roma – ha spiegato Patané – sono lunghi 33 metri e mezzo, anziché 28 metri, e per questo va adeguato e riqualificato il deposito tranviario di Porta Maggiore, che è l'unico per i tram, a parte un pezzo della rimessa di via Prenestina. È in corso di realizzazione il Progetto di fattibilità tecnico economica, e abbiamo stanziato 14,2 milioni più 7 milioni di Atac, per una spesa complessiva di circa 21 milioni. I lavori inizieranno tra luglio e agosto del 2024 e dovranno essere ultimati per l'arrivo dei nuovi convogli”.

Sul fronte del nuovo trasporto pubblico sono state aggiudicate due gare per la fornitura di bus ibridi da 18 metri e da 12 metri per il Giubileo; le gare sono state realizzate dalla Società Giubileo, sono già aggiudicate e i costruttori sono a lavoro per la consegna degli autobus.

Per il rifacimento della rete tranviaria e delle sottostazioni elettriche a Roma, che in alcuni casi risalgono agli anni Settanta del secolo scorso, e non sono in grado di reggere la portata attuale dei tram, sono stanziati quasi 40 milioni di euro nell'ambito del Giubileo e se i tempi per l'adeguamento della rete dovessero essere troppo stretti si interverrà con i poteri commissariali.

“Abbiamo previsto una spesa di 33,7 milioni per il rifacimento della rete tranviaria e delle sottostazioni elettriche. – ha spiegato ancora Patané – Si stanno realizzando i Piani di fattibilità tecnica ed economica e prossimamente avremo una riunione con i progettisti, vanno sostituiti tutti i cavi nelle sottostazioni. Abbiamo avuto un

problema sulla linea 8 del tram proprio per l'alimentazione elettrica, dipendeva da una sottostazione del 1970, quindi molto vecchia: per fortuna abbiamo stanziato 40 milioni per sostituire tutti questi 'reperti di archeologia industriale' che non sono in grado di servire i nuovi tram, sono cavi che non hanno la portata adeguata ai tram attuali. Per la sottostazione del tram 8 i cavi erano consumati e sono stati sostituiti, era quello il problema all'avvio della linea. Siamo disposti a lavorare anche con approvazione del progetto da parte del commissario per il Giubileo per accelerare i tempi".

Riqualificazioni metro A Spagna, Cipro, Ottaviano e San Giovanni

Per la riqualificazione delle stazioni della Metro A in vista del Giubileo, l'Assessorato alla Mobilità ha ricevuto una proposta di project financing in fase di valutazione sia dal punto di vista dell'interesse pubblico sia per il piano economico finanziario. Si tratta di quattro stazioni: Spagna, Cipro, Ottaviano e San Giovanni. "La stazione di San Giovanni è oggetto di lavori anche per conto di Roma Metropolitane – ha chiarito Patané – per la congiunzione diretta tra Metro A e Metro C, quindi qui la criticità è far intersecare queste due fasi di lavori nel miglior modo possibile".

### **Roma: Fondi europei, in arrivo oltre 149 milioni dal Piano Nazionale Metro Plus**

(FERPRESS) – Roma, 20 OTT – Un consuntivo dei progetti realizzati con i fondi strutturali europei attraverso il Piano Operativo Nazionale (PON) 2014-2020 e una presentazione delle attività avviate e delle prospettive del Piano Nazionale (PN) Metro plus 2021-2027. Questo l'obiettivo dell'incontro che si è svolto ieri presso la Casa delle Tecnologie Emergenti, organizzato dal Dipartimento capitolino Pianificazione Strategica e PNRR.

"Un incontro importante perché riguarda una fonte di finanziamento strategica per Roma. Il grande sforzo che abbiamo fatto è stato quello di integrare queste risorse con tutte le altre fonti di finanziamento disponibili, armonizzandole in un disegno complessivo e in una visione progettuale unica sul futuro della capitale. Roma disporrà di circa 149 milioni che permetteranno la realizzazione di 21 progetti per uno sviluppo urbano integrato, innovativo, sostenibile e inclusivo. Interventi che riguarderanno, tra gli altri, le scuole, le case per l'innovazione, il trasporto, la violenza di genere e l'accoglienza, garantendo anche la continuità rispetto al periodo 2014-2020" – ha spiegato il sindaco Roberto Gualtieri.

Il PON Metro 2014-2020 ha consentito la realizzazione di 63 progetti grazie a uno stanziamento di 121,6 milioni di euro, mentre con il PN Metro Plus 2021-2027 saranno investiti 149,3 milioni di euro per 21 progetti che riguarderanno agenda digitale e innovazione urbana, sostenibilità ambientale, mobilità urbana multimodale sostenibile, servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale, rigenerazione urbana e assistenza tecnica.

Grazie a questi fondi, tra l'altro, verrà costruito un impianto di produzione, stoccaggio e rifornimento Idrogeno per veicoli del trasporto pubblico presso il deposito ATAC di Acilia, sarà potenziata la rete dei Centri Antiviolenza e verranno attivate 4 nuove Case per l'Innovazione: quelle di Corviale, Santa Maria della Pietà e Tor Bella Monaca in fase di realizzazione (con Fondi PUI e PNRR) e una quarta che invece verrà costruita ad Ostia con fondi FESR della Regione Lazio.

“Con il PN Metro Plus si vuole puntare a un approccio sinergico che intende potenziare gli interventi realizzati sinora e colmare i gap tematici. I fondi europei stanno contribuendo a modificare il modus operandi dell'amministrazione capitolina, in termini di qualità degli interventi, monitoraggio e rendicontazione dei progetti, non ultima la collaborazione e trasversalità tra i Dipartimenti” – ha sottolineato Raffaele Barbato, direttore Dipartimento Pianificazione Strategica e PNRR.

“Grazie ai fondi PON Metro riusciremo a dare continuità ai progetti finanziati dai Piani integrati urbani e con le nuove case delle tecnologie riusciremo a innescare uno sviluppo sostenibile dei territori supportando la creazione dal basso di imprese e l'acquisizione di competenze. Per il contrasto alla violenza contro le donne investiremo 6 milioni di euro, dalla presa in carico nell'emergenza fino all'autonomia” – ha commentato l'assessora alle Politiche della Sicurezza, Pari Opportunità e Attività Produttive Monica Lucarelli.

“È un'importante occasione per fare una programmazione di lungo periodo e mettere in campo idee trasversali e condivise. L'inclusione ha bisogno di tante componenti che devono interagire ed essere complementari” – ha spiegato l'assessora alle Politiche Sociali e alla Salute Barbara Funari.

“Questi fondi ci consentiranno di intervenire su 212 scuole con operazioni di efficientamento energetico che riguarderanno dagli infissi al fotovoltaico. Molti sono edifici costruiti negli anni 70-80, in periferia, e rappresentano veri e propri punti di aggregazione e incontro per i quartieri” – ha commentato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture di Roma Capitale Ornella Segnalini.

“Grazie a questi fondi abbiamo la possibilità di rendere Roma più moderna, sostenibile ed efficiente. Li abbiamo utilizzati per migliorare l'infomobilità e il monitoraggio della congestione stradale, installare varchi ambientali, dare impulso alla ciclabilità, modernizzare la flotta del trasporto pubblico e realizzare corsie preferenziali. I fondi 2021-27 ci permetteranno, tra le altre cose, di installare i varchi in uscita della Ztl” – ha sottolineato l'assessore alla Mobilità Eugenio Patanè.

All'incontro hanno partecipato anche Paolo Aielli, direttore generale di Roma Capitale e Giorgio Martini, dell'Autorità di Gestione del PN Metro Plus.

### **Roma: Patanè, da Aula via libera all'affidamento in house servizio TPL**

(FERPRESS) – Roma, 20 OTT – “Ringrazio l'Assemblea Capitolina che ha dato parere positivo, dopo quello della Giunta, alla relazione nella quale sono evidenziate le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione Europea per l'affidamento 'in house' del servizio pubblico locale per le annualità dal 2024 al 2027”, così Eugenio Patanè, assessore capitolino ai Trasporti.

“Con questo atto – aggiunge Patanè – compiamo un altro passo in avanti nell'iter che consentirà di giungere, entro fine anno, alla stipula del nuovo Contratto di Servizio tra Roma Capitale ed Atac, dando mandato al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di provvedere a tutte le attività conseguenti alla stessa Deliberazione, come ad esempio la predisposizione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFs) e della Deliberazione di affidamento contenente le Linee guida del nuovo Contratto di Servizio”.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

*Dal 16 ottobre al 23 ottobre*

L'Assemblea capitolina ha infatti approvato – con 25 voti favorevoli, 2 contrari e 2 astensioni – la delibera con la quale la Giunta Gualtieri affida in house il servizio di trasporto pubblico locale (Tpl). La delibera è propedeutica alla sottoscrizione del nuovo Contratto di servizio tra Roma Capitale ed Atac, che si prevede venga chiuso entro la fine dell'anno.