

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 19 dal 27 maggio al 2 giugno 2024

con la collaborazione di

Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Francia: al via sperimentazione biglietto unico di trasporto su tutto il territorio nazionale	4
UIC presente all'International Transport Forum (ITF) 2024: online i principali contributi e iniziative	5
Commissione Ue: ok aiuto di Stato per STMicroelectronics per nuovo impianto di fabbricazione semiconduttori	7
Commissione Ue: ok a 1,4 mld di aiuti di Stato per progetto nella catena del valore dell'idrogeno	9
Italia, Germania e Austria firmano dichiarazione per corridoio sud dell'idrogeno	13
UIP: il DAC traino dell'Europa unita? Mercitalia ci crede, l'industria pure	14
UIC: dal 1° gennaio 2025 in vigore i nuovi codici delle merci ferroviarie NHM	15
ITALIA.....	15
CIPESS: ok a proposte in materia di infrastrutture e di sostegno agli investimenti delle imprese	15
L'ora dei retroporti: il Nord-Ovest scopre la necessità di un sistema logistico	17
UIP: Keepers' Summit, conclusa l'edizione 2024. Politiche e finanziamenti nell'ultimo panel	18
Ancora poche merci sulla ferrovia, in UE solo il 17%. Operatori, per innovare settore servono 13 mld	19
ENAC, Eni e ADR: Insieme per la decarbonizzazione del trasporto aereo	21
UIP: Rixi, per infrastrutture concentrati su 2026, ma nel frattempo sosteniamo le imprese ferroviarie	22
REGIONE LAZIO	23
ART: accolta proposta ASTRAL S.p.A. per migliorare informazioni ai passeggeri ..	23
ROMA CAPITALE	23
Giubileo: un asfalto green e high tech per le strade di Roma	23
Roma: riaperto il collegamento tra stazione Metro Piramide, Roma Lido e Stazione Ostiense	24
ATAC: bilancio 2023 chiude con 11 mln di utile. Migliorano efficienza produzione e ricavi da traffico.....	25
ITA Airways lancia il nuovo volo diretto Roma Fiumicino – Dubai nella stagione winter 2024/2025	26
.....	27

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 27 maggio al 2 giugno 2024

INTERNAZIONALE

Francia: al via sperimentazione biglietto unico di trasporto su tutto il territorio nazionale

(FERPRESS) – Roma, 29 MAG – Il Ministro dei Trasporti francese ha presieduto il 23 aprile 2024 il primo comitato direttivo del progetto del “biglietto unico nazionale dei trasporti”, oggetto di un protocollo d’intesa firmato con il Gruppo delle autorità responsabili dei trasporti (GART) e le Regioni francesi.

L’obiettivo – spiega una nota del ministero dei Trasporti francese – è sperimentare, a partire dalla fine del 2024, una soluzione che permetta di viaggiare end-to-end su tutto il territorio nazionale con un unico biglietto di trasporto. Ciò comporta il collegamento tra i sistemi di biglietteria regionali e locali per semplificare il viaggio degli utenti.

La valutazione e il feedback saranno essenziali per la diffusione nazionale nel 2025. Le regioni selezionate per la prima fase sperimentale sono la Normandia, i Paesi della Loira e il Centro-val-de-Loire, in particolare sull’asse Caen – Le Mans – Tours , con la partecipazione delle tre metropoli. Questi territori offrono un ambiente favorevole per testare i diversi percorsi degli utenti, validare le proposte tecniche e migliorare ed estendere progressivamente il servizio agli utenti che effettuano viaggi interregionali porta a porta.

Gli altri territori partner, in particolare la regione del Sud, parteciperanno alla co-costruzione di linee guida nazionali, replicabili e operative per facilitare la distribuzione dei biglietti di trasporto.

Patrice Vergriete, Ministro delegato ai Trasporti, ha dichiarato: “Per andare verso una semplificazione sempre maggiore, oggi compiamo un nuovo passo nel nostro progetto del biglietto unico di trasporto testando la nostra soluzione su scala interregionale. Vorrei ringraziare le regioni della Normandia, dei Paesi della Loira e del Centro Val de Loire e gli enti locali che organizzano la mobilità per la loro mobilitazione in questo esperimento, che dovrebbe aprire la strada alla generalizzazione su scala nazionale. »

Christelle Morançais, presidente della Regione Paesi della Loira, ha dichiarato: “un biglietto unico di trasporto valido su tutte le reti è un obiettivo utile per facilitare l’accesso ai trasporti pubblici. Fedele alla sua cultura dell’innovazione al servizio degli utenti, la Regione Paesi della Loira è impegnata in questa esperienza che dovrebbe consentire di migliorare il livello del servizio ferroviario nei nostri territori”

Jean-Baptiste Gastinne, vicepresidente della Regione Normandia e responsabile dei trasporti, ha dichiarato: “Questa esperienza si inserisce nella continuità degli sforzi intrapresi da lungo tempo dalla Regione Normandia, nell’ambito delle sue competenze, per promuovere le soluzioni più efficienti mobilità più semplice, più economica e più rispettosa dell’ambiente possibile. Questo è in particolare ciò che stiamo implementando nel nostro territorio con la carta multimodale Atoumod che consente ai normanni di viaggiare facilmente in autobus e treno in Normandia e verso Parigi, nonché su tutte le reti urbane e interurbane partner (autobus, tram, ecc.). . Accettiamo anche biglietti urbani da diversi territori sulla nostra rete ferroviaria NOMAD. Al di là di ciò che già fa la Normandia in patria e con i suoi vicini, questo approccio deve consentire, interfacciando e integrando i sistemi di

biglietteria delle Regioni, che i francesi e i visitatori dei nostri territori possano organizzare un viaggio in treno attraverso la Francia in un solo gesto . »

Philippe Fournié, vicepresidente della regione Centre-val-de-Loire, ha dichiarato: “Una delle grandi sfide nella promozione dell'uso dei trasporti pubblici risiede nell'integrazione delle reti e delle tariffe in un sistema unificato e trasparente per l'utente. Siamo lieti che, attraverso questo titolo unico, stiamo gettando collettivamente le basi per il trasporto pubblico di domani facendo affidamento sulle innovazioni tecnologiche, sulle competenze regionali e sull'impegno degli attori locali a favore della mobilità sostenibile. »

Louis Nègre, Presidente di GART, ha dichiarato: “Dopo la firma dell'accordo preliminare al lancio dell'esperimento a titolo unico tra DGITM, GART e Régions de France, GART accoglie con favore l'entusiasmo dei territori pilota, delle Regioni e delle AOM locali, per impegnarsi per l'implementazione di un biglietto unico che semplifichi la vita agli utenti. Questo coinvolgimento è una risorsa importante per il successo di questo progetto che era tra le 7 proposte GART per il periodo 2022-2027. »

UIC presente all'International Transport Forum (ITF) 2024: online i principali contributi e iniziative

(FERPRESS) – Roma, 30 MAG – Dal 21 al 24 maggio 2024, l'International Transport Forum (ITF) ha tenuto il suo vertice annuale a Lipsia, in Germania, riunendo leader ed esperti globali per discutere del futuro dei trasporti, sotto il tema “Trasporti più verdi: mantenere l'attenzione in tempi di crisi” L'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) ha preso parte al vertice per evidenziare il ruolo vitale che le ferrovie possono svolgere nel ridurre le emissioni del settore dei trasporti raggiungendo al contempo obiettivi di sostenibilità più ampi, tra cui l'Obiettivo di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDG) 5 “Uguaglianza di genere” e OSS 15 “La vita sulla terra”. I paragrafi seguenti forniscono una sintesi del contributo di grande impatto dell'UIC al vertice.

UIC è stata invitata alla tavola rotonda ministeriale sui trasporti e il cambiamento climatico, dove Francois Davenne, direttore generale dell'UIC, insieme al vice ministro coreano dei trasporti, ha rafforzato il ruolo fondamentale che la ferrovia potrebbe svolgere nella decarbonizzazione dei trasporti e che un significativo spostamento modale verso il trasporto pubblico entro il 2030 il trasporto dovrebbe ridursi dal 33% al 50%. Ciò è in linea con i risultati del primo Global Stocktake della COP28, che chiedeva di “accelerare la riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto stradale su una serie di percorsi”. La chiave di questo trasferimento modale è dare priorità ai finanziamenti per le infrastrutture di trasporto pubblico, come evidenziato dai ministri dei trasporti di Colombia e Marocco, oltre a riconoscere la ferrovia come una soluzione a basse emissioni. I paesi possono agire essendo più ambiziosi e utilizzando gli NDC come strumenti per guidare il cambiamento politico a lungo termine, e UIC ha sviluppato l'analisi e le raccomandazioni “Rail in Nationally Determined Contributions (NDC)” a tal fine.

Inoltre, UIC, in collaborazione con la International Road Federation (IRF), l'Unione per il Mediterraneo (UfM) e ORIS Materials Intelligence, ha ospitato un panel in cui si discuteva di come sfruttare la digitalizzazione per garantire il finanziamento di

infrastrutture di trasporto lineari verdi e resilienti, che ha esplorato come la digitalizzazione può aumentare la capacità e attirare più clienti attraverso cambiamenti infrastrutturali (come la biglietteria elettronica, la segnalazione moderna e i sistemi di telecomunicazione).

In entrambi questi eventi, UIC ha sostenuto che maggiori finanziamenti e crediti climatici fossero destinati alla modernizzazione e all'espansione delle ferrovie per sostenere il trasferimento modale necessario in linea con l'allineamento di Parigi.

Il 2023 è stato l'anno più caldo mai registrato. È probabile che le temperature globali nel 2024 superino 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali, il che rappresenta un traguardo significativo, con fronti meteorologici estremi, siccità, inondazioni e incendi che diventeranno la nuova normalità. Parallelamente, stiamo affrontando una crisi globale della biodiversità. Pertanto, la responsabile della sostenibilità dell'UIC, Lucie Anderton, ha presentato alcuni casi di studio sui vantaggi dell'integrazione di soluzioni basate sulla natura nelle infrastrutture di trasporto ferroviario, tra cui:

Gestione naturale delle inondazioni a Leeds, Regno Unito
Questa iniziativa protegge sia le ferrovie che le aree urbane dalle inondazioni
Vivere sulla costa della Virginia, negli Stati Uniti
I letti di ostriche vengono utilizzati per proteggere le aree ferroviarie e portuali dall'erosione

Gestione dell'acqua in Austria

L'uso di pietre porose e vegetazione marginale aiuta a bilanciare i flussi d'acqua e a filtrare il deflusso delle ferrovie. Questi esempi sottolineano le sfide del clima e della biodiversità che stanno incidendo sulle reti di trasporto e come un approccio olistico a queste possa fornire vantaggi significativi nel migliorare la resilienza, immagazzinare carbonio, controllare l'inquinamento e migliorare i paesaggi.

Alla luce del progetto opt-in sull'uguaglianza di genere "Train 2B Equal" e del settore dell'uguaglianza di genere appena lanciato, il team UIC ha partecipato a due eventi sul genere al vertice ITF:

Portare avanti l'agenda: unire le forze per l'uguaglianza di genere nei trasporti e nell'azione per il clima

Organizzata congiuntamente con UITP e Women Mobilize Women, questa sessione si è concentrata su come i leader dei trasporti stanno unendo le forze per accelerare l'inclusione di genere nei trasporti e nell'azione per il clima. Le donne mobilitano le donne hanno lanciato l'Alleanza globale per i trasporti femministi che cerca di unire le iniziative femministe di trasporto in tutto il mondo per sistemi di trasporto sostenibili e più attenti al genere. Gli individui e le organizzazioni sono invitati a iscriversi e a prendere parte al suo lavoro futuro. La stazione ferroviaria di Lipsia come snodo dei trasporti sensibile al genere. Guidata congiuntamente da UIC, Deutsche Bahn, ITF e Women Mobilize Women, questa sessione ha fornito un esame pratico delle caratteristiche di genere della stazione. I partecipanti hanno partecipato a "passeggiate gemba" interattive per valutare l'accessibilità, la pedonabilità e la sicurezza, fornendo preziose informazioni per migliorare l'ambiente della stazione per tutti gli utenti. Verrà preparato un

riepilogo dei risultati che evidenzierà i risultati della visita sulla base del feedback dei partecipanti.

Questi sforzi di collaborazione riflettono l'impegno dell'UIC nel promuovere politiche e pratiche attente al genere nel settore ferroviario che elevano le donne nella forza lavoro e come passeggeri. I membri interessati a partecipare alle attività di genere presso l'UIC sono invitati a visitare la pagina web Train 2B Equal o a contattare Joo Hyun Ha all'indirizzo ha@uic.org.

Oltre al team dell'UIC, al vertice ITF erano presenti altri rappresentanti della comunità ferroviaria, come l'impresa comune ferroviaria europea (ERJU), l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) e la Comunità delle società ferroviarie e delle infrastrutture europee (CER), nonché imprese ferroviarie, tra cui Deutsche Bahn, SNCF, FS Italiane e Alstom (queste ultime due membri dell'ITF Corporate Partnership Board). Poiché le ferrovie sono sempre più rappresentate in questi eventi, il settore beneficia del riconoscimento e dell'influenza sulle discussioni politiche internazionali sui trasporti. L'anno prossimo, il vertice ITF sarà presieduto dal Cile, che avrà la prossima presidenza dell'ITF, con il tema "Migliorare la resilienza dei trasporti agli shock globali".

Commissione Ue: ok aiuto di Stato per STMicroelectronics per nuovo impianto di fabbricazione semiconduttori

(FERPRESS) – Roma, 31 MAG – La Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, una misura italiana da 2 miliardi di € a sostegno di STMicroelectronics ("ST") per la costruzione e il funzionamento di un impianto integrato di produzione di chip per dispositivi elettrici in carburo di silicio a Catania.

La misura – riferisce una nota della Commissione Ue – rafforzerà la sicurezza dell'approvvigionamento, la resilienza e la sovranità digitale dell'Europa nelle tecnologie dei semiconduttori, in linea con gli obiettivi stabiliti nella comunicazione relativa a una normativa sui chip per l'Europa. La misura contribuirà inoltre a realizzare la transizione verde e digitale.

L'Italia ha notificato alla Commissione il suo piano di sostegno al progetto Catania Campus di ST per la costruzione e la gestione di un impianto integrato di produzione di chip per dispositivi elettrici in carburo di silicio. Il carburo di silicio è un materiale composto utilizzato per fabbricare wafer che fungono da base per specifici microchip utilizzati in dispositivi ad alte prestazioni, come i veicoli elettrici, le stazioni di ricarica rapida, le energie rinnovabili e altre applicazioni industriali. L'impianto integrato coprirà tutte le fasi di fabbricazione, dalla materia prima ai dispositivi finiti, vale a dire transistori di potenza e moduli di potenza.

L'aiuto prenderà la forma di una sovvenzione diretta di circa 2 miliardi di € a favore di ST a sostegno dell'investimento totale dell'impresa di 5 miliardi di €. Il progetto consentirà lo sviluppo di un impianto di produzione su larga scala per chip in carburo di silicio ad alte prestazioni utilizzando wafer di 200 mm di diametro che saranno trasformati in moduli e altri dispositivi utilizzati, ad esempio, dall'industria automobilistica, in Europa e nel mondo. L'impianto dovrebbe funzionare a pieno regime nel 2032.

Nell'ambito della misura, ST ha convenuto di:

garantire che il progetto abbia un chiaro impatto positivo con effetti di ricaduta sulla catena del valore dei semiconduttori dell'UE al di là di ST e dell'Italia;

contribuire allo sviluppo della prossima generazione della tecnologia basata sul carburo di silicio da 200 mm, nonché a una tabella di marcia tecnologica per i moduli in carburo di silicio nell'UE;

attuare ordini classificati come prioritari in caso di carenza di approvvigionamento in linea con la normativa sui chip per l'Europa e garantire che il progetto non sia soggetto all'applicazione extraterritoriale degli obblighi di servizio pubblico imposti da un paese terzo; e

sviluppare e attuare formazioni in materia di istruzione e competenze per aumentare il bacino di forza lavoro qualificata in possesso delle necessarie competenze.

Il progetto si basa su tecnologie che sono state e saranno sviluppate nell'ambito di importanti progetti di comune interesse europeo ("IPCEI") per la ricerca e l'innovazione nel settore della microelettronica approvati dalla Commissione nel dicembre 2018 e nel giugno 2023. Il 4 marzo 2024 ST ha chiesto il riconoscimento di Catania Campus come impianto di produzione integrata ai sensi della normativa sui chip per l'Europa. Tale procedura è indipendente dalla valutazione degli aiuti di Stato.

La Commissione ha valutato la misura dell'Italia alla luce delle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, in particolare dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), che permette agli Stati membri di concedere aiuti per agevolare lo sviluppo di talune attività economiche a determinate condizioni, e dei principi enunciati nella comunicazione relativa a una normativa sui chip per l'Europa.

La Commissione ha rilevato quanto segue:

la misura facilita lo sviluppo di talune attività economiche, consentendo la creazione di un nuovo impianto di produzione di massa per tecnologie e semiconduttori innovativi in Europa;

l'impianto è il primo nel suo genere in Europa, in quanto attualmente non esiste un impianto comparabile di produzione di massa. In particolare, il progetto del Catania Campus rappresenta il primo impianto integrato di produzione di carbonio di silicio in Europa che copra tutte le fasi di produzione, dal materiale in polvere ai dispositivi finiti, compresa la fabbricazione di moduli in carbonio di silicio. Catania Campus utilizzerà anche un processo di fabbricazione basato su wafer di 200 mm di diametro per il silicio di carbonio che apporterà miglioramenti significativi in termini di efficienza grazie alla stretta integrazione della fabbricazione all'interno del Campus;

l'aiuto produce un effetto di incentivazione, in quanto, senza il sostegno pubblico, il beneficiario non realizzerebbe l'investimento;

la misura ha un impatto limitato sulla concorrenza e sugli scambi all'interno dell'UE. La misura è necessaria e opportuna al fine di garantire la resilienza della catena di approvvigionamento dei semiconduttori in Europa. Inoltre, l'aiuto è proporzionato e limitato al minimo necessario basato su un comprovato deficit di finanziamento (vale a dire l'importo di aiuto necessario per attrarre l'investimenti che altrimenti non avrebbe luogo). Infine ST ha convenuto di condividere con lo Stato italiano gli eventuali utili che vanno oltre le attuali aspettative;

la misura ha ampi effetti positivi per l'ecosistema europeo dei semiconduttori e contribuisce a rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento in Europa, in particolare attraverso la costruzione di un impianto integrato che copra tutte le fasi di fabbricazione del carbonio di silicio e impegnandosi a rispettare gli ordini classificati come prioritari per la produzione di prodotti di rilevanza per le crisi in Europa. Catania Campus contribuirà a mettere fine all'eccessiva dipendenza dalle importazioni di dispositivi che rivestono un'importanza fondamentale per realizzare la transizione digitale e verde in Europa. Il progetto promuoverà la ricerca e lo sviluppo oltre alla collaborazione con il mondo accademico e i fornitori che operano nel settore della tecnologia del carbonio di silicio. Infine, il progetto contribuirà allo sviluppo di una forza lavoro altamente qualificata e al conseguimento degli obiettivi generali di coesione mediante lo sviluppo di un'attività economica in Sicilia, una zona ammissibile agli aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE. Su queste basi la Commissione ha approvato la misura italiana in quanto conforme alle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato.

Commissione Ue: ok a 1,4 mld di aiuti di Stato per progetto nella catena del valore dell'idrogeno

(FERPRESS) – Roma, 28 MAG – La Commissione Europea ha approvato, ai sensi delle norme UE sugli aiuti di Stato, un quarto importante progetto di comune interesse europeo ("IPCEI") per sostenere la ricerca, l'innovazione e la prima diffusione industriale nella catena del valore dell'idrogeno.

Il progetto contribuisce all'obiettivo dell'UE di ridurre del 90% le emissioni dei settori della mobilità e dei trasporti, affinché l'UE diventi climaticamente neutrale entro il 2050. Promuovendo l'uso dell'idrogeno come combustibile, aiuterà anche a raggiungere gli obiettivi del [Green Deal europeo](#), della [strategia dell'UE sull'idrogeno](#) e della [strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#).

Il progetto, denominato " **IPCEI Hy2Move** ", è stato preparato e notificato congiuntamente da sette Stati membri: Estonia, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Slovacchia e Spagna.

Gli Stati membri forniranno fino a 1,4 miliardi di euro di finanziamenti pubblici, che dovrebbero sbloccare ulteriori 3,3 miliardi di euro di investimenti privati. Nell'ambito di questo IPCEI, 11 aziende con attività in uno o più Stati membri, comprese le piccole e medie imprese ("PMI") e le start-up, intraprenderanno 13 progetti innovativi.

IPCEI Hy2Move coprirà un'ampia **parte della catena del valore della tecnologia dell'idrogeno**, supportando lo sviluppo di una serie di innovazioni tecnologiche, tra cui:

- Lo **sviluppo di applicazioni di mobilità e trasporto** per integrare le tecnologie dell'idrogeno nei mezzi di trasporto (stradali, marittimi e aerei). Ciò include, ad esempio, piattaforme per veicoli a celle a combustibile da utilizzare su autobus e camion.

- Lo **sviluppo di tecnologie di celle a combustibile ad alte prestazioni**, che utilizzano l'idrogeno per generare elettricità con potenza sufficiente per muovere navi e locomotive.
- Lo **sviluppo di soluzioni di stoccaggio a bordo** dell'idrogeno di prossima generazione. Per l'uso negli aerei, sono necessari serbatoi di idrogeno leggeri ma robusti che garantiscano sicurezza ed efficienza nelle condizioni di volo.
- Lo **sviluppo di tecnologie per la produzione di idrogeno per applicazioni nel campo della mobilità e dei trasporti**, in particolare per la fornitura alle stazioni di rifornimento di idrogeno in loco con idrogeno pressurizzato puro al 99,99% per celle a combustibile.

L'IPCEI Hy2Move integra i primi tre IPCEI sulla catena del valore dell'idrogeno. Il [15 luglio 2022](#) la Commissione ha approvato l'IPCEI "Hy2Tech" che si concentra sullo sviluppo di tecnologie dell'idrogeno per gli utenti finali. L'IPCEI 'Hy2Use' è stato approvato il [21 settembre 2022](#) e si concentra sulle applicazioni dell'idrogeno nel settore industriale. L'IPCEI "Hy2Infra", approvato dalla Commissione il [15 febbraio 2024](#), riguarda gli investimenti infrastrutturali, che non rientrano nei primi due IPCEI. Hy2Move si concentra esclusivamente su sfide e obiettivi specifici che si presentano per la tecnologia dell'idrogeno nelle applicazioni di mobilità e trasporto. Il completamento dell'IPCEI complessivo è previsto entro il 2031, con tempistiche variabili in funzione dei singoli progetti e delle aziende coinvolte. Si prevede la creazione di circa 3.600 posti di lavoro diretti e molti altri indiretti.

La valutazione della Commissione

La Commissione ha valutato il progetto proposto alla luce delle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, più specificamente della sua [comunicazione del 2021 su importanti progetti di comune interesse europeo](#) ("comunicazione IPCEI"). Laddove le iniziative private a sostegno dell'innovazione rivoluzionaria non riescono a concretizzarsi a causa dei rischi significativi che tali progetti comportano, le norme IPCEI consentono agli Stati membri di colmare congiuntamente il divario per superare questi importanti fallimenti del mercato. Allo stesso tempo, le norme dell'IPCEI garantiscono che l'economia dell'UE nel suo complesso tragga vantaggio dagli investimenti finanziati e limitino le potenziali distorsioni della concorrenza.

La Commissione ha riscontrato che l'IPCEI Hy2Move soddisfa le condizioni richieste stabilite nella sua comunicazione. In particolare, la Commissione ha concluso che:

- Il progetto contribuisce a un **obiettivo comune** sostenendo una catena di valore strategica chiave per il futuro dell'Europa, contribuendo in particolare agli obiettivi del [Green Deal europeo](#), della [strategia dell'UE sull'idrogeno](#) e della [strategia sulla mobilità sostenibile e intelligente](#).
- Tutti i 13 progetti che fanno parte dell'IPCEI sono molto ambiziosi, poiché mirano a **sviluppare tecnologie e processi che vanno oltre la tecnologia attuale** e

consentiranno importanti miglioramenti, in particolare nei settori della mobilità e delle applicazioni nei trasporti, delle celle a combustibile, dello stoccaggio dell'idrogeno a bordo e della generazione di idrogeno per l'uso nella mobilità e nei trasporti.

- Il progetto comporta anche notevoli rischi tecnologici e finanziari ed **è quindi necessario il sostegno pubblico per incentivare le imprese a realizzare l'investimento** .
- Gli aiuti alle singole imprese sono limitati a quanto **necessario, proporzionati e non distorcono indebitamente la concorrenza** . In particolare, la Commissione ha verificato che gli importi massimi totali degli aiuti previsti siano in linea con i costi ammissibili dei progetti e con i relativi deficit di finanziamento. Inoltre, se i grandi progetti coperti dall'IPCEI si rivelano un grande successo, generando ricavi netti aggiuntivi, le imprese restituiranno parte degli aiuti ricevuti ai rispettivi Stati membri (**meccanismo di recupero**).
- I risultati del progetto saranno ampiamente condivisi dalle aziende partecipanti con la comunità scientifica e l'industria europea oltre alle aziende e agli Stati membri che fanno parte dell'IPCEI, anche attraverso conferenze, pubblicazioni, accesso a strutture pilota e di produzione o concessione di licenze di proprietà intellettuale diritti. Di conseguenza, **si genereranno ricadute positive in tutta Europa**.

Su questa base, la Commissione ha concluso che **il progetto è in linea con le norme dell'UE sugli aiuti di Stato** .

Finanziamenti, partecipanti e struttura dell'IPCEI

Il progetto coinvolgerà **13 progetti di 11 aziende** in uno o più Stati membri, comprese le piccole e medie imprese ("PMI") e le start-up.

La figura seguente presenta la struttura complessiva dell'IPCEI Hy2Move, compresi i singoli flussi di lavoro:

Commission approves up to €1.4 billion of State aid by 7 Member States for an IPCEI in **Hydrogen Mobility and Transport** (IPCEI Hy2Move)

Mobility and transport applications **Fuel cell technology** **Hydrogen onboard storage solutions** **Hydrogen production technologies**

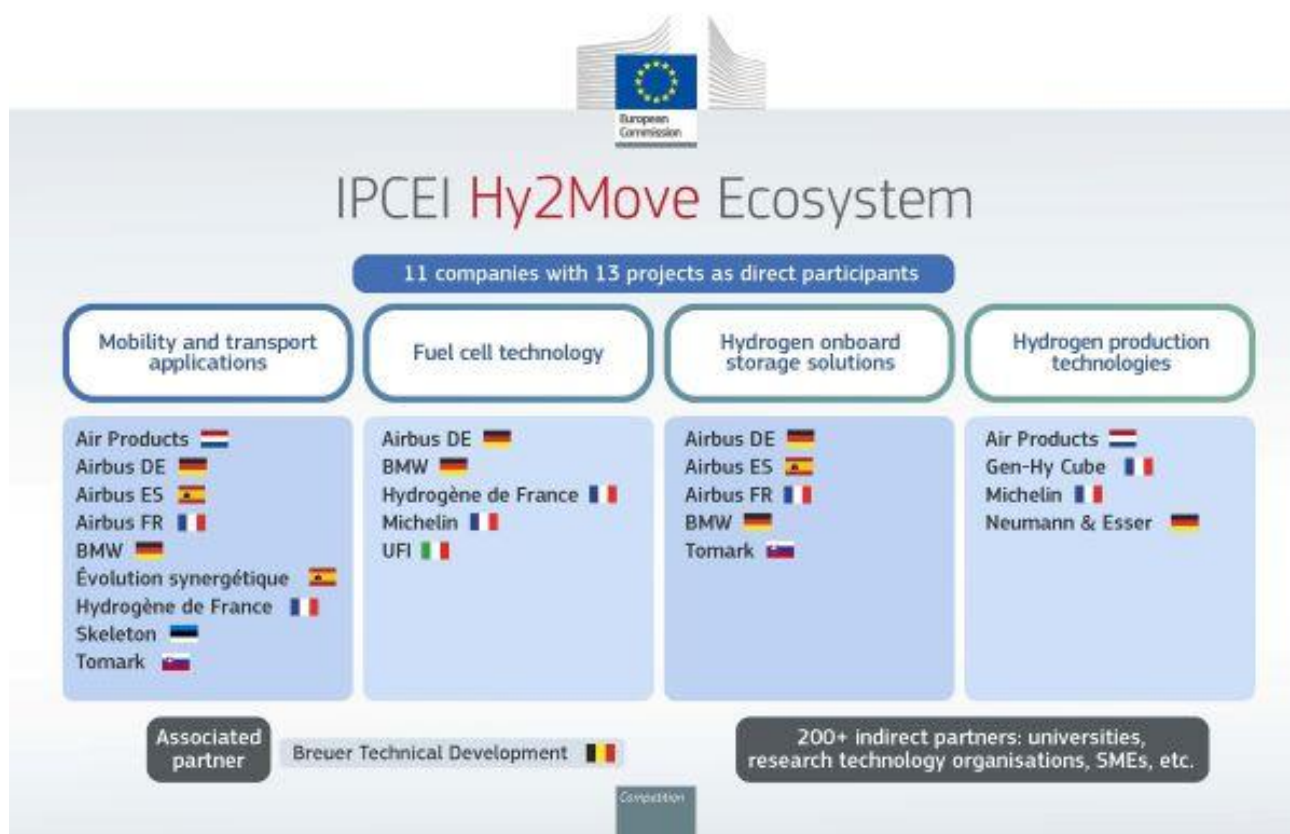
- ◆ **Contributes to key EU objectives** (i.e. European Green Deal, Hydrogen Strategy, Smart and Sustainable Mobility Strategy)
- ◆ **Boosts breakthrough innovation**
- ◆ **Generates positive spill-over effects** across the EU
- ◆ **Ensures fair competition via proportionate public spending and safeguards**

- ◆ **7 participating Member States:**
- ◆ **11 companies** of all sizes
- ◆ **13 research, development and first industrial deployment projects**
- ◆ **Collaborations with 1 associated partner and 200+ indirect partners**
- ◆ **Expected to unlock €3.3 billion of private investments**

Competition

Le aziende partecipanti coopereranno tra loro e con il partner associato Breuer Technical Development, una PMI belga, e con oltre 200 partner indiretti, come università, organismi di ricerca e PMI in tutta Europa.

L'ecosistema creato dall'IPCEI Hy2Move con i suoi partecipanti diretti, i partner associati e gli Stati membri che li sostengono, e le diverse aree di progetto sono i seguenti:



Germania, Slovacchia e Spagna hanno incluso la loro partecipazione all'IPCEI Hy2Move nei loro piani di ripresa e resilienza e possono quindi finanziare in parte i loro progetti attraverso il [Recovery and Resilience Facility](#).

Italia, Germania e Austria firmano dichiarazione per corridoio sud dell'idrogeno

(FERPRESS) – Roma, 31 MAG – I governi di Italia, Germania e Austria hanno firmato una dichiarazione di intenti che mira ad accelerare lo sviluppo di un corridoio di importazione di idrogeno che colleghi i tre Paesi.

Il corridoio Sud dell'idrogeno – riferisce una nota del MASE – è già stato selezionato a livello europeo come Progetto di interesse comune (Pci). Il partenariato trilaterale – sottolinea una nota congiunta – mira a rafforzare la sicurezza energetica per i principali cluster di domanda industriale dei rispettivi Paesi, sostenendo allo stesso tempo gli obiettivi climatici dell'Unione Europea.

Il corridoio meridionale dell'idrogeno dovrebbe essere uno dei cinque corridoi di importazione di idrogeno su larga scala per realizzare l'importazione di 10 milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile entro il 2030.

Il progetto "è stato fortemente sostenuto dall'Italia sin dall'inizio. È un'iniziativa importante per i nostri Paesi, per l'Europa e per l'Africa", ha commentato il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto. "Sviluppare il potenziale dell'energia pulita del continente africano e collegarlo all'Europa, promuovendo la crescita e la sicurezza su entrambe le sponde del Mediterraneo, è

tra le priorità del governo italiano". Il progetto "rientra nello spirito del piano Mattei, che mira a partenariati reciprocamente vantaggiosi con i Paesi africani", ha aggiunto il Ministro.

La cerimonia di firma, che si è svolta oggi a Bruxelles, ha visto la partecipazione di ministri e alti funzionari dei tre Paesi e del Commissario europeo per l'Energia, Kadri Simson.

UIP: il DAC traino dell'Europa unita? Mercitalia ci crede, l'industria pure

(FERPRESS) – Venezia, 30 MAG – Il DAC, l'accoppiamento automatico digitale dei carri ferroviari, sarà un progetto dell'Europa unita o non sarà. È questa la principale – e importantissima – conclusione del primo panel del Keepers' Summit Venice 2024 dedicato all'innovazione digitale che può rivoluzionare e rendere maggiormente competitivo il trasporto ferroviario delle merci.

L'importanza del DAC è stata sottolineata da tutti i relatori, ma riassunta efficacemente da Gianluca Tomei, Technical Director di Knorr Bremse, che ha spiegato con un esempio calcistico: "Oggi possiamo dire che – per livelli tecnologici e di sicurezza – il trasporto passeggeri ferroviario gioca in serie B (perché si potrebbe ancora migliorare, soprattutto in termini predittivi), mentre il trasporto merci gioca in una categoria addirittura inferiore alla serie D o peggio, i freni vengono ancora azionati semmai con la manovella, comunque si viaggia con regole che in qualche caso risalgono ancora a più di cent'anni fa. Il DAC è una rivoluzione di sistema perché introduce la tecnologia in un settore che ancora non la utilizza o la utilizza molto poco".

Il DAC, però, è un sistema che non rappresenta solo un problema di costi (forse superabile), ha bisogno di essere standardizzato e reso soprattutto interoperabile, cioè utilizzabile sull'intera rete ferroviaria europea, che però è ancora presidiata dalle varie ferrovie nazionali. Per questo il DAC, che rappresenta un sistema interamente nuovo, può essere l'innovazione capace di "rendere l'Europa davvero Europa", come ha sottolineato in particolare Sabrina De Filippis, CEO di Mercitalia Logistics.

"Siamo i primi in Italia a supportare il sistema digitale DAC, Digital Automatic Coupling, che consente un importante upgrade tecnologico dei carri per la gestione dei treni merci", ha rilevato De Filippis. "Una sperimentazione europea che viaggia in parallelo con gli investimenti in corso che, come Gruppo FS, stiamo facendo per contribuire all'evoluzione della Logistica globale. Il DAC deve diventare un impegno prioritario per tutto il settore, supportato dalle istituzioni italiane ed europee, perché eleva ulteriormente i livelli di sicurezza e si pone come uno dei fattori abilitanti per il rilancio qualitativo della mobilità delle merci in ottica multimodale. I nostri clienti chiedono alti standard qualitativi che posso essere raggiunti attraverso l'innovazione delle piattaforme digitali di dialogo, dell'asset rotabili, dei terminal e dei processi operativi e commerciali".

Il panel ha mostrato che l'industria investe totalmente non solo sul DAC, ma su un progetto di DAC che sia completamente interoperabile e funzioni da standard a livello europeo, rappresentando un'autentica rivoluzione per un sistema ferroviario merci ancor oggi troppo frammentato. L'Unione Europea ha stanziato 100 milioni di euro per una sperimentazione che – in un tempo che dovrebbe essere anche prossimo – porterà alla formazione di "treni pionieri" che mostreranno

concretamente le potenzialità del DAC e consentiranno di “vendere i vantaggi” – come è stato sottolineato -, ma consentiranno anche di verificare tutte le problematiche da risolvere per garantire una effettiva interoperabilità sull'intera rete europea, affinché l'Europa “non sia più solo un concetto”, come hanno spiegato i relatori.

UIC: dal 1° gennaio 2025 in vigore i nuovi codici delle merci ferroviarie NHM

(FERPRESS) – Roma, 27 MAG – Negli ultimi anni, le normative doganali dell'UE sono state sottoposte a una revisione significativa, che ha portato all'implementazione di numerosi nuovi sistemi per soddisfare i requisiti doganali. Pertanto, è stato stabilito un periodo transitorio per attuare gradualmente questi sistemi nell'arco di diversi anni. Parte di questa transizione prevede l'imminente introduzione della Fase 5 del Nuovo Sistema di Transito Computerizzato (NCTS), che avrà un impatto particolare sul settore ferroviario.

A partire dal 1° gennaio 2025, sia l'industria ferroviaria che i suoi stakeholder hanno il mandato di adottare questo nuovo sistema. Parallelamente all'avvio della fase 5 dell'NCTS verrà ufficialmente abolita la procedura semplificata di transito ferroviario, in vigore dal 1970.

I codici delle merci ferroviarie (NHM), inizialmente basati sul sistema armonizzato e sulla nomenclatura combinata con modifiche specifiche per le operazioni ferroviarie, stanno quindi subendo una transizione. I codici NHM precedentemente accettati, utilizzati nell'ambito della procedura semplificata di transito ferroviario, non saranno compatibili con la fase 5 dell'NCTS e, di conseguenza, si passerà all'utilizzo dei codici HS.

Nel febbraio 2024, il comitato di gestione NHM ha deciso di allineare l'elenco NHM con i codici HS per aderire ai cambiamenti nella legislazione doganale dell'UE e facilitare un trasporto multimodale più agevole. Pertanto, il capitolo 27 dell'NHM passerà completamente ai codici HS a partire dal 2025, con piccole modifiche inizialmente apportate anche al capitolo 99.

Questa transizione entrerà in vigore dal 1° gennaio 2025. Ulteriori aggiornamenti saranno comunicati nell'agosto 2024, compreso un nuovo elenco da utilizzare dal 1° gennaio 2025.

ITALIA

CIPESS: ok a proposte in materia di infrastrutture e di sostegno agli investimenti delle imprese

(FERPRESS) – Roma, 31 MAG – Nella seduta del 29 maggio, il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), presieduto dal Vice Presidente del Comitato e Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, con la presenza del Segretario del CIPESS, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Alessandro Morelli,

ha approvato alcune importanti proposte in materia di infrastrutture, di sostegno agli investimenti delle imprese e di ricostruzione civile post-sisma in Abruzzo.

Il Comitato, visto il parere NARS n. 4 del 21 maggio 2024, ha formulato parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) e relativo schema di atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica per il periodo regolatorio 2020-2024 fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. La scadenza della concessione è fissata al 31 ottobre 2028. Il PEF prevede investimenti per circa 686 milioni di euro e manutenzioni per circa 349 milioni di euro nel periodo 2020-2028.

Inoltre, il Comitato, visto il parere NARS n. 2 del 7 marzo 2024, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla proposta di revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) e relativo schema di quarto atto aggiuntivo, relativamente alla concessionaria Società Pedemontana Lombarda S.p.A. per il periodo regolatorio 2024-2028, ritirando contestualmente la precedente delibera n. 7 del 21 marzo 2024. Il costo complessivo dell'opera è di 4,598 miliardi di euro.

Il Comitato, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, ha approvato con un'unica delibera il Piano di attività e il Sistema dei limiti di rischio (RAF) per l'anno 2024 relativamente alle attività di SACE S.p.A. per la concessione di garanzie finanziarie previste dalla legge di bilancio per l'anno finanziario 2024. Per effetto del nuovo schema di garanzia dello Stato a condizioni di mercato, gestito dalla SACE S.p.A. e denominato "Archimede", gli impegni sono assunti nella misura dell'80 per cento dallo Stato e nella misura del 20 per cento da SACE S.p.A., a supporto di imprese diverse dalle PMI e dalle imprese in difficoltà, finalizzato a sostenere investimenti infrastrutturali e produttivi realizzati in Italia, connessi all'elevata rischiosità anche associata a esposizioni di medio e lungo periodo, all'uso di tecnologie innovative o alla limitata offerta di prodotti finanziari. Le garanzie possono essere concesse per una durata massima di 25 anni e per una percentuale massima di copertura non eccedente il 70 per cento. Gli impegni assunti dallo Stato non possano superare l'importo complessivo massimo di 60 miliardi di euro fino al 31 dicembre 2029 (Statutory Cover Limit Cumulato). Il Piano delle attività per il 2024 prevede che le garanzie riguarderanno finanziamenti per importo massimo di 8 miliardi di euro e cauzioni per importo massimo di 2 miliardi di euro. Per quanto attiene al Sistema dei limiti di rischio (RAF), vengono fissati il limite di massima esposizione su singola Controparte pari a 2,5 miliardi di euro, su Gruppo di Controparti connesse pari a 3 miliardi di euro e su settore di attività economica pari a 4 miliardi di euro.

Il Comitato ha approvato l'assegnazione di un finanziamento complessivo di oltre 349 milioni di euro, destinato alla concessione di contributi a privati per la ricostruzione o riparazione di immobili danneggiati dal sisma 2009, prioritariamente adibiti ad abitazione principale, ovvero per assicurare l'acquisto di nuove abitazioni, situate nel Comune dell'Aquila.

Il Comitato ha altresì deliberato l'assegnazione alla Regione Abruzzo di risorse aggiuntive per oltre un milione di euro ai fini del completamento dell'intervento denominato "Riordino urbano sede Consiglio regionale" e, in particolare, per la realizzazione del collegamento meccanizzato tra il megaparcheggio di Collemaggio e viale Luigi Rendina.

Il Comitato ha, infine, udito le seguenti informative:
Informativa sull'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, 2022-2026, parte investimenti;
Informativa ai sensi della delibera CIPESS n. 37 del 2023 sul potenziamento dell'asse ferroviario Monaco-Verona. Galleria di base del Brennero. Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo).

L'ora dei retroporti: il Nord-Ovest scopre la necessità di un sistema logistico

(FERPRESS) – Genova, 27 MAG – Per decenni le grandi aree logistiche della Pianura Padana e in particolare di Piemonte e Lombardia, sono state la base di lancio per spedire e ricevere merci italiane utilizzando per il loro sbarco e imbarco, porti, quelli del Nord Europa, a oltre 1200 km di distanza.

Per la prima volta, nei prossimi anni, quando i grandi interventi infrastrutturali, come la Diga del Porto di Genova (in grado di abilitare l'ingresso delle navi porta container giganti), o il Terzo Valico ferroviario (che abatterà i tempi di percorrenza dei treni fra Genova e Milano da oltre un'ora e 40 minuti a meno di 50 minuti) il quadro logistico del Nord-Ovest italiano potrebbe registrare una brusca virata di bordo.

Con l'incremento dei traffici nei porti di Genova e Savona, con l'impossibilità dei terminal portuali di utilizzare aree per lunghe soste di container anche vuoti, dedicando invece tutti gli sforzi alla fluidificazione e all'efficientamento dei traffici e degli smistamenti da e per il porto, i retroporti potrebbero diventare la chiave determinante della competitività del sistema portuale italiano.

È emerso con una chiarezza senza precedenti oggi a Genova, durante il Convegno "La Corona Padana" organizzato dalla Fondazione Siala, chiamato a delineare non una singola area, ma un network di aree portuali nella fascia da Alessandria a Rivalta Scrivia, in grado di diventare davvero (dopo anni di polemiche) il polmone della portualità ligure.

Al centro del dibattito aperto dal Sindaco di Genova, Marco Bucci, uno studio condotto dalla Fondazione Siala in collaborazione con il Centro di analisi Giuseppe Bono. Studio che non ha mancato di evidenziare ancora molti problemi irrisolti, come quello di uno shuttle stradale o ferroviario dei container fra porti e retroporti. Navettamento che, sommato alla rottura di carico e alla duplicazione della movimentazione, garantisca comunque l'efficienza e la competitività economica di quello che – secondo le previsioni – cesserà di essere un sistema portuale per diventare un sistema logistico integrato.

Ma dal convegno che si è svolto oggi a Genova e che ha polarizzato le opinioni di operatori e amministratori pubblici è emersa con tutta evidenza una necessità di fondo: proprio in presenza di investimenti per sei più altri sette miliardi in grandi opere infrastrutturali (a partire dalla Diga del Porto di Genova sino ad arrivare al Terzo Valico ferroviario Genova-Milano) è oggi indispensabile alzare l'asticella dell'analisi varando – come sottolineato in conclusione anche da Raffaella Paita, Coordinatrice di Italia Viva – un vero piano logistico che coordini gli interventi sul territorio e, come nel caso del Terzo Valico, scongiuri l'eventualità di una sua entrata in servizio senza che siano realizzati in contemporanea i quadruplicamenti di linea da Novi per Milano e Torino, opere ancora al palo.

Sottolineata con forza da tutti i relatori l'obbligatorietà di procedere con queste opere evitando "assurdi condizionamenti" da eventi politici, che avrebbero solo

l'effetto di provocare danni al territorio e alle comunità, il convegno "La Corona Padana" ha evidenziato sia il tema dimensionale delle opere in corso di realizzazione, sia quello relativo alla necessità di garantire anche la realizzazione di interventi solo apparentemente minimi (in relazione alla magnitudo delle grandi infrastrutture) ma determinanti per la fluidità dei traffici e l'efficienza del sistema logistico. Il Viceministro Edoardo Rixi ha ricordato fra l'altro come queste opere, che fanno del quadrante di Nord-Ovest, la seconda area al mondo (dopo la Cina) per l'utilizzo di talpe per la realizzazione di gallerie e tunnel, siano destinate a generare un contributo di 8 miliardi al PIL nazionale e 180.000 posti di lavoro. Infrastrutture indispensabili per un mercato in continua evoluzione in cui il ruolo di grandi gruppi come Amazon che – è stato ricordato – fanno passare al 100% le merci con destino e provenienza l'Italia attraverso i porti del nord Europa, escludendo sia quelli del Tirreno che quelli dell'Adriatico.

E per la prima volta il convegno di Genova ha segnato una coesione e una concordanza di intenti destinata a estendersi a tutta la macroregione del Nord-Ovest, a partire dai territori dell'Alessandrino, del Tortonese, dell'Astigiano.

UIP: Keepers' Summit, conclusa l'edizione 2024. Politiche e finanziamenti nell'ultimo panel

(FERPRESS) – Venezia, 30 MAG – ISI è conclusa l'edizione 2024 di Keepers' Summit Venice 2024, l'appuntamento ora è per l'anno prossimo. Politiche e finanziamenti al centro dell'ultimo panel, condotto da Confrtrasporto, e una relazione di Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy SRM-Intesa SanPaolo, che ha analizzato in particolare le nuove sfide della competitività logistica nel settore dei porti, richiamate già nel precedente panel.

I porti italiani sono oggetto dei finanziamenti del PNRR, in particolare per quanto riguarda la digitalizzazione e le politiche di Green Port, ma sono anche soggetti economici- ha sottolineato Panaro – che devono affrontare le sfide degli shock che coinvolgono la logistica nel contesto globale. Due gli eventi estremamente significativi che hanno coinvolto il settore negli ultimi tempi anche dopo una crisi così seria, ha spiegato ancora Panaro: il conflitto in Ucraina e la tensione internazionale nel Mar Rosso, con diretta influenza sul traffico attraverso il canale di Suez, che rappresenta- ha sottolineato Panaro- il 43% del traffico delle merci del continente europeo. La media dei transiti attraverso il canale nel periodo gennaio-maggio 2023 era pari a 71 passaggi, nello stesso periodo 2024 la media è scesa a 38 transiti. La logistica a livello globale ha comunque avuto capacità di risposta, ma si sono accentuate alcune criticità che riguardano proprio i nostri porti nazionali: Panaro ha rivelato che l'Italia ha perso una posizione (passando al 18esimo posto) nella classifica delle connessioni e non ha migliorato la posizione nell'indicatore di efficienza logistica (19esima): in Italia occorrono ancora tre giorni e mezzo per scaricare una nave, in Olanda il tempo è ridotto. Molto distante – rispetto agli altri paesi – la posizione per quanto riguarda i piani di investimenti per i Green Port: nei prossimi 5 anni, il settore presenta a livello globale una grande vivacità di investimenti anche privati, mentre in Italia gran parte è legata agli interventi del PNRR.

Sui piani relativi al PNRR sono intervenuti sia il presidente di Confrtrasporto Pasquale Russo che il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Enrico Pujia, per ribadire che si tratta di impegni su cui è mobilitato l'intero Paese, ma che ha bisogno anche – ha sottolineato in particolare il presidente di Confrtrasporto – della collaborazione di tutti i soggetti istituzionali nonché delle associazioni, degli operatori e delle imprese impegnate nel settore.

L'ultimo intervento è stato svolto da Marco Campomenosi, uno dei membri del Parlamento europeo che ha maggiormente impegnato la propria attività lavorando nelle Commissioni e nelle sedi deliberanti proprio nel settore dei trasporti. Campomenosi ha spiegato tutte le complessità delle procedure legislative di Bruxelles, che conducono anche- per il rispettivo gioco di interessi contrapposti – a soluzioni conteaddittorie come l'approvazione della delibera sui Megatrack (che di fatto incentiva il trasporto stradale a svantaggio del trasporto ferroviario, che pure si vorrebbe veder crescere) o la direttiva ETS sui navigli nel trasporto marittimo, che finisce per danneggiare i nostri natanti a tutto vantaggio delle imbarcazioni nordafricane non sottoposte a questo tipo di tassazione e limitazioni. Purtroppo Campomenosi- che nella prossima legislatura non ritornerà più a Bruxelles, nonostante l'eccellente lavoro svolto – si è mostrato non molto sulla capacità del nuovo Parlamento di operare le opportune svolte per rilanciare il settore della logistica e dei trasporti nella direzione di una crescita insieme sostenibile, economica e sociale.

Ancora poche merci sulla ferrovia, in UE solo il 17%. Operatori, per innovare settore servono 13 mld

(FERPRESS) – Roma, 31 MAG – Il trasporto merci ferroviario è strategico per l'economia del Paese ma è in difficoltà, la sua quota modale è ancora troppo bassa rispetto a quella della gomma: 12% circa in Italia, 17% in Europa contro rispettivamente l'84% e l'80% del trasporto su strada. E gli obiettivi fissati dall'Europa sembrano una chimera: entro il 2030 la quota ferroviaria deve arrivare al 50%: bisogna aumentare i volumi e portare a zero le emissioni di CO2 entro il 2050.

Sul futuro del settore, a Venezia, si sono confrontati i player più influenti, chiamati a raccolta da Uip (Unione Internazionale dei detentori di carri merci) e Assoferr (Associazione degli operatori ferroviari e intermodali). La richiesta: consentire al trasporto merci di vivere la stessa rivoluzione avvenuta nel trasporto passeggeri. E investimenti che rilancino il settore: la stima di Uip è di 13 miliardi per raggiungere i target fissati. E in particolare con i Dac, i 'carri intelligenti', è previsto un aumento del 30% dei volumi.

Dal mondo associativo, il presidente Assoferr Armando de Girolamo sprona il Governo ad assicurare un futuro a quello che è un asset cardine del Paese, ma per il quale oggi è difficile attrarre più volumi. "C'è una crisi generale del mercato – sottolinea de Girolamo – che riguarda il settore ferroviario in generale e l'intermodale in particolare, serve una programmazione seria da parte del Governo e di tutte le istituzioni per garantire un buon funzionamento, nell'interesse della collettività anche per motivi ambientali e sociali, oltre che economici. Per ora, sembra si sia guardato altrove".

Un tema ribadito anche dal presidente di Uip, David Zindo, che ha evidenziato come attualmente la rete ferroviaria europea non sia né competitiva né attrattiva per i giovani. “Le linee sono poco aggiornate, si registrano problemi anche per la scarsità di investimenti sulla rete Ten-T europea e gli attori della logistica non ci prendono in considerazione come alternativa di trasporto. È necessaria, inoltre, una cornice normativa più chiara ed equa e c'è bisogno di modernizzazione e investimenti. La tecnologia c'è: si chiama Dac (Accoppiamento Automatico Digitale).

E sul Dac, dove il treno diventa un unico vettore energetico che preleva energia dalla catenaria e poi, grazie all'accoppiamento automatico digitale, la cede all'intero convoglio, Pier Luigi Navone di ANSFISA ha annunciato l'avvio della sperimentazione in Italia del nuovo sistema con i primi test che riguarderanno complessivamente 6 treni con più di 120 carri e la sperimentazione proseguirà in tutta Europa e riguarderà, tra il 2026 e il 2027, 100 treni in pre-esercizio, con 2mila vagoni. “L'Agenzia – dichiara Navone – promuove e sostiene fortemente i progetti volti a potenziare la sicurezza. Per il trasporto merci su ferro, settore che deve essere potenziato, il Dac rappresenta oggi un progetto tecnologico davvero innovativo e ANSFISA sta seguendo con attenzione, soprattutto in previsione delle attività di autorizzazione e delle procedure che andranno messe in campo. È comunque importante che il settore continui a valutare l'adozione di strumenti che riducano ulteriormente i rischi anche nel trasporto ferroviario, dal deragliamenti alle attività di manovra del personale”.

Tra le imprese, il Polo Logistica del gruppo Fs ha messo a terra un piano di investimenti di 3 mld di euro di cui l'80% è destinato proprio all'innovazione dei locomotori di ultima generazione e dei carri. “Siamo i primi in Italia – è intervenuta Sabrina De Filippis, ad di Mercitalia – a supportare il sistema digitale Dac, che consente un importante upgrade tecnologico dei carri per la gestione dei treni merci. Una sperimentazione europea che viaggia in parallelo con gli investimenti in corso che, come Gruppo FS, stiamo facendo per contribuire all'evoluzione della Logistica globale. Il Dac deve diventare un impegno prioritario per tutto il settore, supportato dalle istituzioni italiane ed europee, perché eleva ulteriormente i livelli di sicurezza e si pone come uno dei fattori abilitanti per il rilancio qualitativo della mobilità delle merci in ottica multimodale.

Sulle infrastrutture è intervenuto Gianpiero Strisciuglio, ad di Rfi del gruppo FS: “In Italia possiamo contare su 17 mila km di rete ferroviaria. Di questa rete, 5.500 km fanno parte delle reti Ten-T europee, siamo inoltre attraversati da 4 corridoi e al 2032 saremo il primo Paese a far viaggiare su tutti questi 5.500 km treni di 750 metri con sagome con il massimo peso consentito. Un piano che mira ad aumentare la capacità del trasporto merci ed a specializzare le infrastrutture. Strisciuglio sottolinea poi che, nonostante i cantieri aperti, Rfi è una delle poche reti che pur effettuando lavori di potenziamento, non interrompe completamente la circolazione sulla linea. Ma gli investimenti sulle infrastrutture riguardano anche i porti, con interventi finalizzati soprattutto a potenziare i collegamenti ferroviari e sviluppare tecnologie digitali. A parlarne, Zeno D'Agostino, presidente dimissionario dell'Autorità portuale di Trieste, di un porto cioè che è all'assoluta avanguardia nello sviluppo dei collegamenti ferroviari: “Trieste è un esempio campione a livello nazionale che sta attraendo investimenti da tutta Europa. In particolare, nel settore ferroviario le

imprese hanno investito anche per creare grandi officine per la manutenzione e riparazione carri.

ENAC, Eni e ADR: Insieme per la decarbonizzazione del trasporto aereo

(FERPRESS) – Roma, 29 MAG – “SAF, decarbonizzare assieme il trasporto aereo” è il tema della conferenza promossa da ENAC, Eni e Aeroporti di Roma con l'obiettivo di mettere a confronto istituzioni e aziende, enti e associazioni, per definire un percorso per la promozione dell'utilizzo dei SAF (Sustainable Aviation Fuel) e rafforzare il ruolo di advocacy verso le istituzioni italiane ed europee nel percorso di decarbonizzazione del trasporto aereo.

L'evento ha inteso proseguire il tracciato dell'iniziativa “The Pact for the decarbonisation of air transport: the Italian ecosystem for a roadmap to Net-Zero” che ha avuto luogo in occasione della COP28 a Dubai e a cui hanno collaborato Eni, ENAC e ADR.

La decarbonizzazione del settore aereo ha già una roadmap: il Regolamento (UE) 2023/2405 “ReFuelEU Aviation” recentemente approvato stabilisce, infatti, che i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscano che tutto il carburante messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione Europea contenga quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione (SAF) in quantità crescenti secondo la seguente traiettoria: 2% minimo di SAF dal 1° gennaio 2025 e un incremento della quota ogni cinque anni (6% dal 2030, 20% dal 2035, 34% dal 2040, 42% dal 2045) fino a raggiungere il 70% dal 2050.

Alla conferenza, ospitata presso il palazzo Eni a Roma, ha partecipato il Presidente dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) Salvatore Schiacchitano, il responsabile della Segreteria Tecnica del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Francesco Lucianò, il Capo di Gabinetto della Commissaria Europea per i Trasporti, Filip Alexandru Negreanu, l'Amministratore delegato di ADR Marco Troncone, il Chief Aviation Officer di ADR Ivan Bassato.

Il Presidente Enac Pierluigi Di Palma ha commentato: “L'aviazione civile rappresenta un comparto strategico per lo sviluppo dell'economia globalizzata ed è chiamato ad affrontare con serietà il processo di riconciliazione con l'ambiente. L'Enac, in sinergia con le altre istituzioni e player di settore, è impegnato nel dare attuazione al tema della sostenibilità del trasporto aereo, portando importanti ed apprezzati contributi di visione in ambito nazionale e nei consessi internazionali di settore, ECAC e ICAO. In linea con l'obiettivo Net Zero al 2050 siamo convinti che sia opportuno investire su soluzioni innovative che coniughino la tutela dell'ambiente con la fattibilità economica, individuando nei SAF derivati da biomasse un modello chiave e di immediata applicazione per dare vita a questa necessaria ed ineludibile transizione. Per rendere concreto il nostro obiettivo, dobbiamo condividere questo impegno, in particolare, con i Paesi della Regione Africana interessati. L'evento di oggi, stimolando il processo regolamentare e rafforzando il confronto con Eni, che potrà diventare il primo produttore di biojet, rende concreto l'orizzonte della decarbonizzazione”.

“Per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dell'aviazione è indispensabile adottare soluzioni globali concertate con tutti i soggetti coinvolti,

dalle compagnie aeree ai produttori di carburanti, i motoristi, fino ai gestori aeroportuali e alle istituzioni, I SAF rappresentano una soluzione ideale, perché non richiedono la sostituzione dei velivoli e possono essere integrati nelle attuali reti di distribuzione e utilizzo dei carburanti. Per garantire maggiore disponibilità di SAF, la nostra strategia è quella di aumentare la produzione rispondendo alla domanda crescente. Questo obiettivo sarà perseguito attraverso l'utilizzo delle nostre bioraffinerie in Italia e il lancio di progetti globali come quelli in America, Malesia e Corea" ha dichiarato Giuseppe Ricci, Direttore Generale Energy Evolution di Eni.

"Per la decarbonizzazione del settore aereo abbiamo davanti a noi un percorso lungo, ma ormai già avviato, con infrastrutture aeroportuali NetZero nel giro di pochi anni e con il concreto avvio dell'adozione dei carburanti sostenibili: il SAF rappresenta la più matura tra le risposte attuabili in tempi rapidi, oltre ad essere una soluzione che promette di raggiungere la sostenibilità di medio-lungo periodo dell'intero comparto. Il sistema Italia, con il ruolo centrale di Eni e la guida di ENAC, si sta muovendo in modo coordinato ed efficace per assicurare le disponibilità necessarie nel rispetto dei mandati UE. Affinché alla sostenibilità ambientale si accompagni necessariamente anche sostenibilità economica e sociale, garantendo un equo e ampio accesso alla mobilità aerea con costi sopportabili dalle compagnie aeree, dagli aeroporti e dai passeggeri, auspichiamo ora l'avvio di una solida politica di sostegno da parte del decisore pubblico all'interno di un quadro europeo di riferimento", ha affermato Marco Troncone, amministratore delegato di Aeroporti di Roma

UIP: Rixi, per infrastrutture concentrati su 2026, ma nel frattempo sosteniamo le imprese ferroviarie

(FERPRESS) – Venezia, 30 MAG – Il secondo panel del Keepers' Summit Venice 2024 è stato dedicato alle infrastrutture. Al panel è intervenuto anche il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, che ha confermato come oggi l'impegno sia concentrato nel realizzare gli investimenti previsti nel PNRR da concludere entro il 2026, con gli obiettivi di ridurre le emissioni e aumentare contemporaneamente la capacità di traffico.

Al viceministro non è sfuggita però la contraddizione denunciata in particolare da ASSOFERR e dalle imprese ferroviarie: i lavori sull'infrastruttura ferroviaria danneggiano in particolare il traffico merci, perché le interruzioni avvengono di notte e i treni merci viaggiano soprattutto di notte: il viceministro ha confermato che il MIT intende raccogliere le istanze delle imprese per la concessione di sussidi e incentivi temporanei per ridurre le criticità economiche, ma la materia deve essere oggetto di interlocuzione con il MEF.

Gli investimenti sulle infrastrutture riguardano in particolare anche i porti, con interventi finalizzati soprattutto a potenziare i collegamenti ferroviari ma anche lo sviluppo delle tecnologie digitali. Al convegno è intervenuto anche Zeno D'Agostino, che oggi chiude l'esperienza di presidente dell'Autorità portuale di Trieste, di un porto cioè che è all'assoluta avanguardia nello sviluppo dei collegamenti ferroviari ma anche nella crescita dei sistemi di Port Community System, di gestione digitalizzata di tutte le operazioni nelle aree portuali e anche nelle aree retroportuali collegate. Trieste è un esempio campione a livello nazionale

che sta attraendo investimenti da tutta Europa, in particolare nel settore ferroviario le imprese hanno investito anche per creare grandi officine per la manutenzione e riparazione carri.

Il panel Infrastrutture, moderato da Gilles Peterhans segretario generale UIP, ha visto anche gli interventi di Gianpiero Strisciuglio, CEO di Rete Ferroviaria Italiana del gruppo FS (che ha ricordato come RFI sia una delle poche reti che effettua lavori di potenziamento infrastrutturale senza interrompere completamente la circolazione sulla linea), Zeno D'Agostino presidente ESPO, Donato Liguori direttore Intermodality del MIT, e la rappresentante dell'Autorità di sistema portuale di Venezia.

REGIONE LAZIO

ART: accolta proposta ASTRAL S.p.A. per migliorare informazioni ai passeggeri

(FERPRESS) – Roma, 27 MAG – Il Consiglio dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con [delibera n. 70/2024](#) del 23 maggio 2024, ha deliberato l'accoglimento della proposta di impegni avanzata da Azienda Strade Lazio – ASTRAL S.p.A. che ha previsto la progettazione di un sistema di diffusione sonora di tipo innovativo anche nelle stazioni che già attualmente sono dotate di sistemi di riproduzione sonora utilizzati per le informazioni all'utenza, nonché il riconoscimento di un indennizzo ai passeggeri nei casi previsti.

L'Autorità si impegna a vigilare sull'effettiva adempienza agli impegni presi dalla Società che dovrà trasmettere dettagliate relazioni sull'attuazione degli stessi.

ROMA CAPITALE

Giubileo: un asfalto green e high tech per le strade di Roma

<https://www.lestradedellinformazione.i> Un asfalto green e high tech per le strade di Roma. È quello che sta facendo Anas in vista del Giubileo 2025 utilizzando una tecnologia completamente innovativa e Made in Italy, sviluppata da Iterchimica, società italiana di Suisio (BG), specializzata in soluzioni sostenibili per il settore stradale. Anas già per 12 chilometri, pari a 15.000 m³, ha utilizzato questa tecnologia che prevede un asfalto green, innovativo e sostenibile, realizzato con plastiche dure riciclate appositamente selezionate (come alcune tipologie di giocattoli, vecchie custodie di cd e cassette della frutta) e grafene. Del tema se ne parla diffusamente in un'agenzia Italtpress.

Il Primo Lotto di circa 190 m (80m³) è già stato realizzato lo scorso luglio in Via Trionfale. Anas ha impiegato un asfalto speciale arricchito dalla tecnologia Gipave a base di grafene e plastiche dure, brevettata da Iterchimica, frutto di una ricerca durata sei anni, condotta dall'azienda bergamasca in collaborazione con G. Eco del Gruppo A2A, Università degli Studi di Milano-Bicocca e Directa Plus. Non solo: è stata già realizzata anche la ripavimentazione di alcuni tratti che compongono il Terzo Lotto, nello specifico in Via dei Laghi e Via Laurentina, per un totale di circa 3,5 chilometri. Al momento, sono in via di definizione i nuovi tratti per i

rifacimenti che potrebbero coinvolgere Via Anagnina, Via Tuscolana e Via Appia Nuova.

La tecnologia Gipave garantisce una maggior resistenza e durata, aumentando la vita utile della pavimentazione dal 18% al 61%, rispetto alle migliori tecnologie attualmente sul mercato. Gipave riduce, inoltre, gli impatti ambientali vista la minor manutenzione richiesta. "Il 2025 sarà un anno molto importante contraddistinto dall'organizzazione del Giubileo a Roma. È importante presentarsi in modo perfetto per l'occasione e siamo orgogliosi che Anas stia utilizzando la nostra tecnologia Gipave per riasfaltare diversi tratti stradali - ha dichiarato Federica Giannattasio, Amministratore Delegato di Iterchimica – Ringrazio Anas e confido nel fatto che questi rifacimenti stradali possano ricoprire un ruolo di grande supporto sia per i cittadini romani, sia per i turisti e i pellegrini che si recheranno nella Capitale per l'Anno Santo".

Dal 2018 ad oggi, Gipave è stata utilizzata per lavori e campi prova sia in Italia che all'estero. In particolare, per la strada del nuovo ponte di Genova San Giorgio, l'autostrada A4 Brescia-Padova, ma anche per la pavimentazione della strada di accesso ai Paddock dell'Autodromo di Imola, area particolarmente sollecitata dai mezzi pesanti durante i Gran Premi di Formula 1.

Roma: riaperto il collegamento tra stazione Metro Piramide, Roma Lido e Stazione Ostiense

(FERPRESS) – Roma, 30 GIU – La zona di Ostiense con le sue stazioni rappresenta uno snodo fondamentale della mobilità cittadina. Nel pomeriggio di ieri, con il Sindaco, Roberto Gualtieri, il Direttore Generale di Atac, Alberto Zorzan, i Presidenti dei Municipi I e VIII, Lorenza Bonaccorsi e Amedeo Ciaccheri, abbiamo partecipato alla riapertura del collegamento tra la stazione Metro Piramide, la Roma Lido e la Stazione Ostiense.

Lo scrive sulla sua pagina Facebook l'assessore Eugenio Patanè.

"Il passaggio pedonale che collega le tre infrastrutture era stato chiuso nel 2020 a causa della necessità di intervenire sui lunghi tapis roulant, sulle scale mobili e sulla struttura completamente da riqualificare. I lavori sono stati realizzati da Schindler per conto di Atac, con un appalto finanziato da Roma Capitale che prevedeva la sostituzione, con fornitura in opera, di 2 scale mobili e 4 marciapiedi mobili. Durante la chiusura del sottopasso, inoltre, Atac ha portato avanti altre attività di ristrutturazione dello stesso che era fortemente ammalorato.

La riapertura del collegamento tra tre infrastrutture con funzioni di mobilità così diverse è molto importante per i pendolari che potranno tornare a raggiungere facilmente la stazione Ostiense, la Linea B e la Roma-Lido attraverso il percorso coperto e senza dover uscire dalle stazioni. In questi quattro anni di chiusura, sono stati tanti gli appelli e le richieste di riapertura da parte dei cittadini e dei pendolari a cui oggi finalmente abbiamo dato una risposta positiva", conclude Patanè.

ATAC: bilancio 2023 chiude con 11 mln di utile. Migliorano efficienza produzione e ricavi da traffico

(FERPRESS) – Roma, 31 MAG – “Il bilancio 2023 di ATAC si chiude con un utile di esercizio di € 10.950.150 migliorando il risultato dell'anno precedente di circa € 61 milioni. Tale risultato è il frutto di un efficientamento della produzione di esercizio, che ha comportato un incremento dei ricavi ed una riduzione dei costi.

Il valore della produzione è pari a € 970,5 milioni, con un incremento rispetto al 2022 di € 20,5 milioni. L'incremento deriva principalmente dalla voce «Ricavi da vendita titoli di viaggio» (+ € 31,1 milioni)”.

E' quanto si legge in un comunicato della stessa azienda. “I costi della produzione sono pari a € 947,7 milioni, con un decremento rispetto al 2022 di € 44,4 milioni. Il decremento è imputabile principalmente dalla voce «Costi per servizi» (- € 37,8 milioni), essenzialmente riconducibili alla riduzione dei costi energetici (carburanti - 17,8%, gas -52,5%, energia elettrica -41,6%) ed ad un minor assorbimento dei costi delle materie prime (- €8,6 milioni). Sono diminuiti anche i costi del personale (- € 15 milioni), differenza dovuta in gran parte al diverso perimetro dell'attività svolta dalla Società.

Da un punto di vista patrimoniale, l'azienda ha rafforzato il valore del patrimonio netto, che è incrementato di € 40,8 milioni, riducendo al tempo stesso il valore dei debiti di € 122,7 milioni e determinando alla fine dell'esercizio 2023, un valore delle disponibilità liquide di € 46,3 milioni.

Alberto Zorzan, Direttore Generale, ha dichiarato. “Avevamo la coscienza, visto l'andamento positivo dei parametri della gestione, che le possibilità di chiusura in utile degli esercizi annuali fossero alla portata, così come è avvenuto già dalla chiusura del bilancio 2023. Siamo molto soddisfatti, soprattutto perché il necessario risanamento economico si sta accompagnando con il costante miglioramento delle performances produttive e di servizio. Del resto il grande lavoro che stiamo svolgendo e gli impegni che ATAC ha assunto sia sul piano gestionale e degli investimenti nel rinnovo delle infrastrutture di trasporto e delle flotte inizia a produrre i propri frutti. Siamo certi che la stabilità economica sia il giusto viatico per il raggiungimento degli obiettivi ambiziosi posti alla base del Piano Industriale, proiettato sul quadriennio, che ATAC ha adottato”.

Il Presidente Giovanni Mottura. “Sono stati anni difficili per il settore del TPL e in particolare per ATAC, che si è trovata a gestire la risoluzione di una complessa crisi di impresa con le enormi difficoltà scaturite dalla pandemia e dall'impennata dei prezzi dovuta ai recenti conflitti. Nel novembre 2023 il Tribunale di Roma ha sancito la definitiva uscita di ATAC dalla procedura di concordato preventivo, a riprova della resilienza della Società che, con il supporto del Socio Roma Capitale, ha fatto fronte a tutte le obbligazioni verso i creditori. Terminata la fase emergenziale e riconquistata sul campo la stabilità economica e finanziaria, è adesso tempo di proiettare la Società in una nuova fase, quella del consolidamento del proprio ruolo di azienda leader del settore per dimensione e competenza. Il primo fondamentale passo è quello della stipula del nuovo contratto di servizio quadriennale che ci auguriamo possa avvenire presto”.

ITA Airways lancia il nuovo volo diretto Roma Fiumicino – Dubai nella stagione winter 2024/2025

(FERPRESS) – Roma, 31 MAG – ITA Airways annuncia il nuovo volo diretto fra Roma Fiumicino e Dubai che sarà operato a partire dal prossimo 27 ottobre con frequenza giornaliera.

Il nuovo collegamento fra l'Italia e gli Emirati Arabi Uniti è la prima novità di ITA Airways per la prossima stagione invernale 2024/2025.

“L'apertura di questo nuovo volo Roma – Dubai rappresenta un ulteriore passo in avanti nel processo di crescita della nostra Compagnia – ha dichiarato Antonino Turicchi Presidente di ITA Airways – Nei primi quattro mesi del 2024 abbiamo registrato risultati molto soddisfacenti, anche oltre le attese, con oltre 5 milioni di passeggeri trasportati, migliorando del 29% il dato registrato nell'anno precedente e riuscendo così a generare ricavi maggiori del 38% rispetto allo stesso periodo del 2023 grazie alle performance del settore intercontinentale, che ha riportato una crescita dei ricavi di oltre il 50% a confronto con il primo quadrimestre 2024. Inoltre il nostro load factor medio si è attestato al 78%, 3,6 punti percentuali in più rispetto allo scorso anno, con picchi dell'82% sul settore intercontinentale, risultato che ha più che compensato una leggera riduzione dei prezzi medi. E i dati sono incoraggianti anche per la stagione estiva, in cui prevediamo di trasportare oltre il 25% in più di passeggeri rispetto allo scorso anno. Da gennaio ad aprile 2024 le nostre operazioni hanno inoltre registrato il 99,9% di regolarità e circa l'85% di puntualità in arrivo a 15 minuti. Questi risultati – ha aggiunto il Presidente – ci hanno permesso di andare avanti ed investire nello sviluppo della Compagnia verso due obiettivi per noi fondamentali: ritagliarci un ruolo da protagonisti nel trasporto aereo e nel tessuto economico nazionale e consegnare al Paese un vettore con solide prospettive. Con il collegamento tra Roma e Dubai vogliamo contribuire ad incrementare i flussi turistici e gli scambi commerciali tra Italia ed Emirati Arabi Uniti”.

Il volo fra Roma e Dubai, in vendita dalla prossima settimana su tutti i canali della Compagnia, avrà una frequenza giornaliera e sarà operato con il seguente orario:
Roma Fiumicino – Dubai operativo dal 27 ottobre con partenza alle ore 10:40 e l'arrivo a Dubai alle ore 19:50 (local time)
Dubai – Roma Fiumicino, operativo dal 28 ottobre con partenza alle 01:50 e l'arrivo a Roma alle 06:00 (local time).

Il nuovo collegamento Roma – Dubai rappresenta un importante prodotto per la Compagnia che aggiunge al proprio network un mercato strategico come quello degli Emirati Arabi Uniti, strategico non solo per il traffico point-to-point, ma anche permettendo alla propria clientela di raggiungere altre destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali dal proprio hub di Roma Fiumicino, combinando così viaggi di turismo e d'affari. Dubai da sempre è una delle capitali mondiali del business e del turismo leisure. Il nuovo volo diretto riflette l'impegno di ITA Airways nel fornire soluzioni di viaggio ottimali, aumentando le possibilità per i passeggeri di viaggiare su questa rotta e conferma la centralità dello sviluppo del network intercontinentale nelle strategie commerciali della Compagnia.

Per garantire un'eccezionale esperienza di viaggio, i nuovi voli saranno operati con la punta di diamante della flotta di ITA Airways, il nuovo Airbus A321neo, che offre autonomia e prestazioni di assoluto livello. Efficiente e silenzioso, il nuovo A321neo

vanta consumi di carburante ed emissioni di CO2 per posto inferiori di oltre il 20%. Si tratta del primo aeromobile narrow body configurato con tre cabine separate: Business Class (12 posti), Premium Economy (12 posti) ed Economy (141 posti di cui 12 dedicati alla Comfort Economy). Tra gli elementi distintivi del nuovo A321neo spiccano la Cabina Airspace con nuovi colori e nuovi materiali, i sedili di ultima generazione, il nuovo lighting interno personalizzato ITA Airways e le cappelliere XL. Inoltre, ogni poltrona è dotata di sistema di intrattenimento con video e audio "on demand" di ultima generazione, schermo touch-screen da 17,3" (Business), 15,6" (Premium Economy) e 13,3" (Economy) a bassa riflettanza e risoluzione 4K per una user experience semplice, fluida e intuitiva.

Nell'attuale stagione estiva ITA Airways opera 57 destinazioni, di cui 16 nazionali, 26 internazionali e 15 intercontinentali. La Compagnia ha recentemente inaugurato nuovi voli diretti da Roma Fiumicino a Chicago (aprile 2024) e Toronto (maggio 2024), e introdurrà nuovi voli da Roma Fiumicino per Riyadh il prossimo 2 giugno, Accra il 6 giugno, Dakar e Kuwait City a luglio e Jeddah ad agosto 2024.

...



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.

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
dal 27 maggio al 2 giugno 2024

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