

## **News Trasporti**

Sezione trasporto e logistica

*n. 25 dal 1 settembre al 9 settembre 2024*

con la collaborazione di



## Sommario

INTERNAZIONALE.....	3
Commissione Ue firma Convenzione quadro del Consiglio d'Europa su intelligenza artificiale .....	3
42 nuove navi portarinfuse: COSCO SHIPPING Development stabilisce un nuovo record.....	4
American Airlines e AdR: nuovo volo diretto tra Roma e Miami .....	5
Maersk schiera la sua ultima e più grande nave a metanolo sulla rotta tra porto di Goteborg e Asia .....	6
ITALIA.....	8
ACEA: immatricolazioni auto, +0,2% a luglio 2024. Quota di mercato delle elettriche a batteria 12,1%.....	8
Mercato Auto UE stabile. Anfia, cresce la pressione sulla UE per una transizione realizzabile .....	9
MIT: -13,37% le immatricolazioni auto ad agosto 2024 .....	10
Porti: Ultrasporti, rimangano pubblici. Privatizzazione sarebbe grave errore .....	10
Porti: Serracchiani (Pd), Governo non insista su privatizzazione .....	11
“Una riforma dei porti verso il modello Spa aiuterebbe un recupero di efficienza e redditività” .....	11
Stazioni ferroviarie: aumento del 19% per i viaggiatori in transito nel 2023 .....	12
CdM: ok a decreto legge per chiudere 16 casi d'infrazione e ad attuazione direttiva emissioni trasporto aereo .....	12
Webuild: con completamento scavo Galleria Grottaminarda passo avanti sulla AV/AC Napoli-Bari .....	13
Anas, ad agosto bandi per oltre 2,1 miliardi. Mit: “Grande soddisfazione” .....	15
REGIONE LAZIO .....	16
Fiumicino: posata la prima pietra del “Fco Smart Workplace” .....	16
Dal porto di Civitavecchia al Castello di Santa Severa in bici: approvato il progetto esecutivo .....	18
ROMA CAPITALE .....	19
Roma, da 4 settembre parte servizio autobus a chiamata in zona Massimina. Gualtieri: “Riduciamo distanze tra quartieri” .....	19

Roma: Patanè, è online il bando per 1000 licenze .....	20
Visita nel porto di Civitavecchia di una delegazione di operatori portuali finlandesi .....	21
<i>ATAC, performance aziendale allineata a principali città italiane assimilabili alla capitale</i> .....	21
.....	25

## INTERNAZIONALE

### **Commissione Ue firma Convenzione quadro del Consiglio d'Europa su intelligenza artificiale**

(FERPRESS) – Roma, 5 SET – Oggi la Commissione ha firmato la Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sull'intelligenza artificiale (IA) per conto dell'UE. La Convenzione è il primo accordo internazionale giuridicamente vincolante sull'IA ed è pienamente in linea con l' EU AI Act , il primo regolamento completo sull'IA al mondo.

La Convenzione prevede un approccio comune per garantire che i sistemi di IA siano compatibili con i diritti umani, la democrazia e lo stato di diritto, consentendo al contempo innovazione e fiducia . Include una serie di concetti chiave dell'EU AI Act, come un approccio basato sul rischio, la trasparenza lungo la catena del valore dei sistemi di IA e dei contenuti generati dall'IA, obblighi di documentazione dettagliati per i sistemi di IA identificati come ad alto rischio e obblighi di gestione del rischio con la possibilità di introdurre divieti per i sistemi di IA considerati una chiara minaccia per i diritti fondamentali.

La firma è avvenuta alla conferenza informale dei Ministri della Giustizia del Consiglio d'Europa a Vilnius, in Lituania. Le parti negoziali includevano l'UE, altri Stati membri del Consiglio d'Europa, la Santa Sede, gli USA, il Canada, il Messico, il Giappone, Israele, l'Australia, l'Argentina, il Perù, l'Uruguay e la Costa Rica. Il contributo di 68 rappresentanti internazionali della società civile, del mondo accademico, dell'industria e di altre organizzazioni internazionali ha inoltre garantito un approccio completo e inclusivo. La Convenzione del Consiglio d'Europa firmata oggi fa parte degli sforzi più ampi dell'UE in materia di IA a livello internazionale, che includono discussioni presso il G7, l'OCSE, il G20 e le Nazioni Unite.

La Convenzione sarà attuata nell'UE mediante la legge sull'intelligenza artificiale, che prevede norme armonizzate per l'immissione sul mercato, l'implementazione e l'uso di sistemi di intelligenza artificiale, unitamente ad altre normative UE pertinenti ove necessario.

Dopo la firma, la Commissione preparerà una proposta di decisione del Consiglio per concludere la Convenzione. Anche il Parlamento europeo dovrebbe dare il suo consenso.

### **42 nuove navi portarinfuse: COSCO SHIPPING Development stabilisce un nuovo record**

(FERPRESS) – Roma, 2 SET – COSCO SHIPPING Development ha firmato un accordo di investimento, costruzione e leasing per 42 navi portarinfuse il 30 agosto. Questa pietra miliare segna la più grande transazione di costruzione navale e leasing da quando la società si è trasformata in un operatore finanziario e del settore delle spedizioni nel 2016.

Secondo la transazione, la società affiderà a una sussidiaria di COSCO SHIPPING Heavy Industry l'investimento nella costruzione di 20 navi portarinfuse e a CSSC Chengxi l'investimento nella costruzione di 22 navi portarinfuse, tra cui cinque navi da 64.000 tonnellate, due navi da 82.000 tonnellate e 35 navi da 80.000 tonnellate, con un valore totale dell'ordine di navi di oltre 14,3 miliardi di RMB. Queste navi saranno consegnate in successione dal 2026 al 2027 e saranno affittate a COSCO SHIPPING Bulk per un lungo periodo. Le navi in questa transazione sono navi verdi a risparmio energetico e rispettose dell'ambiente, alcune delle quali sono portarinfuse ecologiche pronte per il metanolo.

Di fronte al mercato del leasing navale con sfide e opportunità negli ultimi anni, COSCO SHIPPING Development ha colto attivamente l'opportunità della trasformazione verde e a basse emissioni di carbonio del settore delle spedizioni, ha studiato ed esplorato il potenziale di mercato nei sottosectori e ha abbinato accuratamente le esigenze dei clienti per fornire soluzioni.

Come operatore del settore e della finanza focalizzato sulla linea principale del settore delle spedizioni e della logistica, la società possiede attualmente più di 140 navi e ha layout in più sottosectori come navi portacontainer, portarinfuse e navi multiuso per la cellulosa. Attraverso questa transazione, la scala delle risorse navali di alta qualità della società farà un balzo in avanti significativo, dopo che la società ha ordinato portarinfuse e navi multiuso per la cellulosa nella fase iniziale. La società ha investito in capacità di trasporto di alta qualità con tipologie di navi più recenti, ecologiche e rispettose dell'ambiente, configurazioni ragionevoli e grande versatilità, gettando le basi per un ulteriore consolidamento delle risorse di alta qualità dell'attività di leasing marittimo della società, evidenziando il posizionamento strategico degli operatori del settore marittimo e finanziario e aiutando la società ad accelerare i suoi progressi verso l'obiettivo di investitori industriali e finanziari orientati al valore e fornitori di servizi industriali e finanziari innovativi.

## **American Airlines e AdR: nuovo volo diretto tra Roma e Miami**



Roma, 5 set. (askanews) – American Airlines e Aeroporti di Roma annunciano l'introduzione dei voli diretti tra l'Aeroporto di Roma Fiumicino (FCO) e Miami International Airport (PHL). Nel corso della stagione estiva 2025, grazie all'introduzione di questo nuovo volo, American collegherà l'Aeroporto di Roma Fiumicino e gli Stati Uniti d'America operando fino a 6 voli diretti giornalieri verso 6 hub statunitensi: New York (JFK), Chicago (ORD), Philadelphia (PHL), Charlotte (CLT), Dallas/Fort Worth (DFW), e Miami (MIA).

I nuovi collegamenti tra Roma e Miami – informa una nota congiunta – saranno introdotti a partire dal 6 luglio 2025 e opereranno per tutto il corso della prossima stagione estiva.

“Siamo orgogliosi di annunciare il nuovo collegamento tra Roma e Miami”, ha commentato José Freig, Vice President of International Operations di American Airlines. “L'introduzione del nuovo collegamento diretto tra Roma e Miami è parte integrante del piano di ampliamento del network globale della compagnia per la stagione estiva 2025. Siamo entusiasti di poter offrire una scelta sempre più ampia ai nostri passeggeri collegando direttamente Roma con 6 hub di American Airlines negli Stati Uniti d'America durante la prossima stagione estiva”.

“Con il lancio della nuova rotta per Miami, American Airlines consolida il proprio posizionamento di primo vettore statunitense per numero di destinazioni servite da Fiumicino – ha dichiarato Ivan Bassato, Chief Aviation Officer di Aeroporti di Roma – Questo nuovo collegamento arricchisce ulteriormente l'offerta per il Nord America che, dopo i risultati record registrati quest'anno con un picco di 38 partenze giornaliere, si confermerà primo mercato di lungo raggio per Roma anche nel 2025. Nell'anno del Giubileo, si potrà volare verso Roma direttamente da oltre 15 hub nordamericani e, tramite essi, da qualsiasi centro medio-piccolo del continente americano”.  
Origine Destinazione Data inizio Orario di Partenza Orario di Arrivo

Miami (MIA) Roma (FCO) 5 luglio 19: 35 11: 55+1 Roma (FCO) Miami (MIA) 6 luglio 13: 50 19: 25

Tutti i voli tra Roma e gli Stati Uniti d'America sono operati da moderni aeromobili che offrono ai passeggeri un'esperienza completa di alto livello che include poltrone di Business Class e Premium Economy, interni all'avanguardia, Wi-Fi ad alta velocità e un sistema di intrattenimento a bordo con 1.500 contenuti, gratuiti e regolarmente aggiornati, fruibili da ciascuna poltrona.

### **Maersk schiera la sua ultima e più grande nave a metanolo sulla rotta tra porto di Goteborg e Asia**

(FERPRESS) – Roma, 4 SET – La compagnia di navigazione Maersk ha schierato la sua ultima e più grande nave alimentata a metanolo sulla rotta transoceanica settimanale tra il porto di Goteborg e l'Asia.

Ciò significa che il porto di Goteborg ha ora due navi portacontainer alimentate a metanolo che attraccano regolarmente al porto.

La nuova nave, Antonia Maersk, con una capacità di carico di 16.592 TEU (unità equivalenti a venti piedi), è stata battezzata ad Aarhus in agosto. La nave è ora in servizio sulla rotta AE5/Albatross, che fa parte dell'alleanza di spedizione 2M. Con il suo servizio settimanale tra il porto di Goteborg e l'Asia, la rotta costituisce un collegamento importante per l'industria di importazione ed esportazione svedese e scandinava. Dopo la sua prima tappa al porto di Goteborg, la nave è attualmente in viaggio verso i porti del sud-est asiatico.

“Con Antonia Maersk, stiamo compiendo un altro passo importante e concreto nella transizione verde delle spedizioni e stiamo potenziando la capacità dei nostri clienti svedesi di ridurre ulteriormente le emissioni dei loro trasporti. Prima del 2027, lanceremo altre 20 navi alimentate a metanolo, quindi questo è un viaggio appena iniziato”, afferma Birna Ödefors, Area Managing Director Nordics presso AP Moller Maersk.

Antonia Maersk è alimentata a bio-metanolo, il che significa un risparmio di 280 tonnellate di anidride carbonica ogni giorno in cui la nave è in funzione, secondo i dati della stessa Maersk. Il risparmio giornaliero equivale alle emissioni di un camion con rimorchio che fa il giro del mondo più di sei volte.

“Questa nave rappresenta un altro tassello del puzzle per la transizione verso una navigazione sostenibile. È, naturalmente, particolarmente emozionante che questa nave faccia regolarmente scalo al porto di Goteborg su una delle nostre rotte commerciali più importanti, a vantaggio dell'industria svedese. E oltre a ridurre le emissioni di trasporto dei nostri clienti, riduce anche le emissioni nel nostro porto e fornisce aria più pulita nella città di Goteborg”, afferma Jacob Minnhagen, Senior Market Development Manager presso il porto di Goteborg.

All'inizio di questa primavera, la nave più piccola alimentata a metanolo Laura Maersk ha iniziato a fare scalo al porto di Goteborg su una rotta di navigazione

intraeuropea tra Goteborg e Bremerhaven. Antonia Maersk e Laura Maersk sono entrambe alimentate a bio-metanolo.

Metanolo: un combustibile chiave per la spedizione  
Il metanolo è un combustibile liquido a temperature normali, il che lo rende facile da gestire per la spedizione. La gestione del combustibile segue procedure di sicurezza consolidate ed è gestita presso il porto di Goteborg dal 2015. Il bio-metanolo riduce le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa il 65% rispetto ai combustibili convenzionali.

Oggi sono in funzione circa 30 navi portacontainer alimentate a metanolo e quasi altre 300 sono in ordine da varie compagnie di navigazione. Le navi alimentate a metanolo rappresentano circa il 10% del portafoglio ordini totale odierno.

Nel porto di Goteborg, gli sforzi sono sistematici e a lungo termine per creare le condizioni per la transizione della spedizione a un mix di combustibili rinnovabili, in cui il metanolo è un componente chiave. Il porto mira a essere in grado di immagazzinare, gestire e fornire una varietà di combustibili rinnovabili, con l'obiettivo di diventare il più grande hub della Scandinavia per l'energia rinnovabile. Siemens Mobility e Ruhrbahn digitalizzano il più grande sistema di interblocco ferroviario leggero d'Europa

(FERPRESS) – Roma, 5 SET – Siemens Mobility e Ruhrbahn GmbH digitalizzeranno la tecnologia di controllo e sicurezza risalente agli anni '70 a Essen e Mülheim an der Ruhr entro il 2031 per garantire che il sistema sia adatto al futuro. Il contratto, del valore di circa 180 milioni di euro, è stato firmato di recente dai partner e include la digitalizzazione del più grande sistema di interblocco ferroviario leggero d'Europa presso la stazione centrale di Essen. La modernizzazione renderà il sistema di interblocco più affidabile ed efficiente dal punto di vista energetico. Il sessanta per cento dei costi per il rinnovo degli interblocchi sarà finanziato dal programma di rinnovo ferroviario comunale con fondi statali e federali; si prevede attualmente che il finanziamento ammonterà a circa 96 milioni di euro.

“Dopo decenni di usura e il rinnovo provvisorio della tecnologia dei relè in tre dei nostri cinque interblocchi, stiamo ora intraprendendo il completo rinnovo e la digitalizzazione della tecnologia di controllo e sicurezza dei treni per il trasporto tramviario e ferroviario leggero a Essen e Mülheim an der Ruhr. Il nostro obiettivo è rendere la rete esistente più efficiente e affidabile. Una volta completato il progetto di rinnovo, ci saranno meno interruzioni e tempi di fermo, rendendo l'uso del trasporto pubblico ancora più attraente per i nostri passeggeri”, spiega Michael Feller, CEO di Ruhrbahn.

Guido Rumpel, responsabile delle infrastrutture ferroviarie in Germania presso Siemens Mobility, afferma: “Per raggiungere l'obiettivo di una mobilità a impatto zero sul clima sarà necessario un aumento significativo della capacità di trasporto passeggeri nel trasporto ferroviario pubblico. Le città intelligenti stanno affrontando e risolvendo questa sfida con la tecnologia moderna. Siamo lieti che la Ruhrbahn stia convertendo il suo sistema ferroviario per renderlo adatto al futuro e che siamo

stati scelti per implementare questo progetto con tecnologie di controllo e sicurezza all'avanguardia entro il 2031. La digitalizzazione del più grande smistamento ferroviario leggero d'Europa a Essen segna un grande balzo in avanti tecnologico per le operazioni ferroviarie. Una volta completato, i passeggeri trarranno vantaggio da un sistema ferroviario più affidabile e puntuale".

La modernizzazione dei cinque smistamenti con il più grande smistamento a relè d'Europa per tram e metropolitane presso la stazione centrale di Essen sarà realizzata in cinque fasi di progetto entro il 2031. Durante il progetto, i servizi passeggeri saranno limitati solo per brevi periodi in singole sezioni del sistema. La tecnologia dei relè verrà completamente sostituita e la tecnologia di controllo e sicurezza del sistema verrà convertita in controlli digitali, rendendo l'infrastruttura significativamente più efficiente. Il solo sistema di interblocco della stazione centrale attualmente imposta i punti circa 5.000 volte al giorno e commuta i segnali sul verde 23.000 volte. La soluzione di interblocco elettronico Trackguard di Siemens Mobility è attualmente installata in cinque punti di interblocco.

Una caratteristica speciale di questo importante progetto sarà l'integrazione dei tre e quattro sistemi ferroviari della regione metropolitana. La sfida qui è quella di utilizzare i diversi scartamenti dei binari nel sistema e consentire operazioni senza interruzioni utilizzando tecnologie all'avanguardia. Come parte del progetto, Siemens Mobility rinnoverà la sezione di controllo dei treni lunga circa 28 chilometri con 39 stazioni. Il sistema di segnalazione sarà dotato di LED, il sistema di rilevamento dei binari vuoti sarà aggiornato con un sistema di conteggio degli assi e tutte le barriere magnetiche che impediscono ai treni di superare un segnale di stop saranno sostituite.

## ITALIA

### **ACEA: immatricolazioni auto, +0,2% a luglio 2024. Quota di mercato delle elettriche a batteria 12,1%**

(FERPRESS) – Roma, 2 SET – A luglio 2024, le nuove immatricolazioni di auto nell'UE hanno registrato un modesto aumento (+0,2%) con risultati contrastanti nei quattro principali mercati della regione: Italia (+4,7%) e Spagna (+3,4%) hanno registrato guadagni moderati, mentre i mercati francese (-2,3%) e tedesco (-2,1%) hanno registrato cali.

A sette mesi dal 2024, le immatricolazioni di auto nuove sono aumentate del 3,9%, raggiungendo oltre 6,5 milioni di unità. Questo è il risultato di una bassa base di confronto. I mercati più grandi del blocco hanno tutti mostrato performance positive ma modeste, con Spagna (+5,6%), Italia (+5,2%), Germania (+4,3%) e Francia (+2,2%) che hanno registrato tutti una crescita.

A luglio, le auto elettriche a batteria rappresentavano il 12,1% del mercato automobilistico dell'UE, in calo rispetto al 13,5% dell'anno precedente. I veicoli ibridi elettrici hanno aumentato la loro quota di mercato, passando dal 25,5% al 32%. La quota combinata di auto a benzina e diesel è scesa al 46%, in calo rispetto al 50%.

A luglio 2024, le immatricolazioni di auto elettriche a batteria (BEV) sono diminuite del 10,8% a 102.705 unità, con la loro quota di mercato totale scesa al 12,1% dal 13,5% dell'anno precedente. Nonostante i guadagni in Belgio (+44,2%), Paesi Bassi (+8,9%) e Francia (+1%), il calo della Germania (-36,8%) non è stato compensato. Da gennaio a luglio, sono state immatricolate 815.399 nuove auto elettriche a batteria, che rappresentano il 12,5% del mercato.

Le immatricolazioni di auto ibride plug-in hanno registrato un calo (-14,1%) il mese scorso, nonostante un aumento del 3,2% in Germania. A luglio, le ibride plug-in rappresentavano il 6,8% del mercato automobilistico totale, in calo rispetto al 7,9% dell'anno scorso, con 57.679 unità vendute.

I veicoli ibridi-elettrici hanno registrato una crescita a luglio, con le immatricolazioni di auto in aumento del 25,7% a 273.003 unità. Tutti e quattro i mercati più grandi per questo segmento hanno registrato guadagni a due cifre: Francia (+47,4%), Spagna (+31,5%), Germania (+22,4%) e Italia (+17,4%). Questa crescita ha spinto la quota di mercato delle ibride-elettriche al 32%, in aumento rispetto al 25,5% di luglio 2023.

A luglio 2024, le vendite di auto a benzina sono diminuite del 7%. La modesta crescita in mercati chiave come Italia (+3,8%) e Germania (+0,1%) non è riuscita a contrastare i cali in Francia (-22,6%) e Spagna (-12,5%). Le auto a benzina rappresentano ora il 33,4% del mercato, in calo rispetto al 35,9% di luglio dell'anno scorso.

Il mercato delle auto diesel ha registrato un calo del 10,1%, con una quota di mercato del 12,6% lo scorso luglio. Mentre la Germania ha registrato un moderato guadagno dell'1,4%, sono state osservate diminuzioni sostanziali in altri mercati principali come Italia (-24,6%), Francia (-23,9%) e Spagna (-11,6%).

### **Mercato Auto UE stabile. Anfia, cresce la pressione sulla UE per una transizione realizzabile**

(FERPRESS) – Torino, 29 AGO – Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.025.290 unità, lo 0,4% in più rispetto a luglio 2023.

Nei primi sette mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 7.906.191 unità, con una variazione positiva del 3,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“A luglio 2024, il mercato europeo dell'auto resta pressoché stabile (+0,4%)” – afferma Roberto Vavassori, presidente di ANFIA e nel settimo mese dell'anno tre dei cinque major market (incluso UK registrano una crescita: +4,7% l'Italia, seguita da

Spagna (+3,4%) e Regno Unito (+2,5%). In calo, invece, la Francia (-2,3%) e la Germania (-2,1%).

A luglio, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' – ovvero auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) – è pari al 53,3%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (BEV e PHEV) è del 20,7%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 47,1%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,2%.

Ora che siamo alle battute finali per la definizione della nuova Commissione europea, si auspica che la nuova classe di decisori politici ponga i dossier automotive nella lista delle priorità, tenendo conto delle attuali condizioni di scenario a livello economico e geopolitico. Mercato e consumatori – che sono i veri soggetti della transizione – non sono stati presi in considerazione come variabile chiave quando si è trattato di definire tempi e regole per il raggiungimento degli ambiziosi e realizzabili obiettivi del Green Deal.

Ora la pressione per l'applicazione di misure che diano un sostegno tangibile alla transizione verso la mobilità carbon-neutral – termina Vavassori – è al massimo, in un contesto in cui l'UE è in ritardo nell'adeguamento della rete pubblica di infrastrutture di ricarica e deve fronteggiare la concorrenza di regioni del mondo che offrono condizioni di investimento molto vantaggiose per le tecnologie verdi".

### **MIT: -13,37% le immatricolazioni auto ad agosto 2024**

(FERPRESS) – Roma, 3 SET – Nel mese di agosto 2024 sono state immatricolate 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 13,37%.

I trasferimenti di proprietà sono stati 301.345 a fronte di 306.962 passaggi registrati ad agosto 2023, con una diminuzione del 1,83%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 370.466, ha interessato per il 18,66% vetture nuove e per l'81,34% vetture usate.

Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.8.2024, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di agosto 2024.

### **Porti: Uiltrasporti, rimangano pubblici. Privatizzazione sarebbe grave errore**

(FERPRESS) – Roma, 4 SET – "Ribadiamo ancora una volta la nostra assoluta contrarietà all'idea più volte emersa a mezzo stampa da parte di esponenti del Governo di privatizzare i porti italiani".

Così in una nota il Segretario Generale Marco Verzari e il Segretario Nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti che specificano: "fare cassa su uno degli asset economici maggiormente strategici del nostro paese come quello dei porti, sarebbe un gravissimo errore. I porti italiani devono rimanere sotto l'egida pubblica

per garantire una concorrenza basata sulla trasparenza e sul rispetto delle regole a partire dal contratto, un importante elemento di competitività del settore per il quale inoltre auspichiamo si arrivi presto al rinnovo”.

“Gli spazi in concessione – proseguono Verzari e Galluccio – debbono essere affidati sulla base della capacità degli operatori di essere attrattivi in termini di traffico, e su una selezione basata sull'efficacia ed efficienza organizzativa ed operativa ed in base alla congruità degli organici.

“Il Governo – concludono i due segretari della Uiltrasporti – rinunci a questo progetto di privatizzazione e dia risposte concrete al mondo portuale italiano, a partire dal fondo di incentivazione all'esodo! Abbiamo bisogno di mantenere ed esaltare il valore dell'impianto regolatorio incentrato sul contesto pubblicistico perchè questo tipo di regolazione ha garantito lo sviluppo equilibrato dei porti tra interesse pubblico, interessi privati e la tutela dei lavoratori che sono una parte fondamentale della portualità.”

### **Porti: Serracchiani (Pd), Governo non insista su privatizzazione**

(FERPRESS) – Roma, 4 SET – “Confidiamo che l'ipotesi di privatizzare i porti sia un effetto ricorrente del torrido caldo estivo e che il Governo non insista. Già ad agosto dello scorso anno il ministro Tajani ebbe l'improntitudine di lanciare questa ipotesi, che fortunatamente incontrò solo critiche o disinteresse anche nella maggioranza. Oggi non vorremmo che la disperata ricerca di modi per far cassa renda meno assurda agli occhi del Governo una pericolosissima asta di asset strategici, e proprio in una fase che vede sotto attacco il settore dello shipping per la crisi del Mar Rosso. Si pensi piuttosto a portare a termine la riforma della portualità come parte specifica del sistema economico nazionale, implementando ad esempio il ruolo della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (Adsp) e favorendo sì l'investimento dei privati, ma senza alienare la potestà dello Stato”. Lo afferma la deputata Debora Serracchiani, commentando notizie relative all'intenzione del Governo di procedere all'apertura ai privati degli scali marittimi.

### **“Una riforma dei porti verso il modello Spa aiuterebbe un recupero di efficienza e redditività”**

<https://www.shippingitaly.it/> L'analista finanziario interviene a favore della discussa ipotesi di privatizzazione delle port authority da attuarsi sulla falsa riga del settore aeroportuale o guardando agli scali greci: “L'interesse pubblico sarebbe meglio tutelato”

### **Stazioni ferroviarie: aumento del 19% per i viaggiatori in transito nel 2023**

(FERPRESS) – Roma, 3 SET – Nel 2023, il numero di viaggiatori in transito nelle stazioni ferroviarie è aumentato del 19% rispetto all'anno precedente, per un totale di 1,35 miliardi.

Questo – riferisce una nota di RFI – segna un ritorno ai livelli quasi pre-pandemia, che si attestavano a 1,43 miliardi. Anche le principali stazioni, come Milano Centrale, Roma Termini e Napoli Centrale, hanno registrato lo stesso incremento rispetto al 2022.

A partire dalla stima sul numero medio di viaggiatori al giorno, in particolare, le stazioni sono state classificate in sette classi. Si va dalle stazioni Top, con oltre 45.000 viaggiatori al giorno, fino alle stazioni di Bassa frequentazione, con massimo 400 viaggiatori al giorno, passando per quelle ad Alta frequentazione (tra i 10.000 e i 20.000 viaggiatori al giorno). Inoltre, l'aumento complessivo dei viaggiatori ha determinato un avanzamento di classe per 143 stazioni (circa il 7%).

È disponibile una [mappa interattiva](#) che riporta, in forma aggregata, i dati relativi ai viaggiatori in transito nelle stazioni durante il 2023.

### **CdM: ok a decreto legge per chiudere 16 casi d'infrazione e ad attuazione direttiva emissioni trasporto aereo**

(FERPRESS) – Roma, 5 SET – Il Consiglio dei ministri, riunitosi ieri, ha approvato, in esame definitivo, il decreto legislativo Attuazione della direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (Affari europei, Sud, politiche di coesione e PNRR; Ambiente e sicurezza energetica).

Il testo tiene conto dei pareri espressi dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome e dalle competenti Commissioni parlamentari.

Il Consiglio dei ministri, inoltre, su proposta del Presidente Giorgia Meloni e del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR Raffaele Fitto, ha approvato un decreto-legge che introduce disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione Europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano.

Il decreto-legge consentirà di agevolare la chiusura di 16 casi di infrazione e di un caso EU Pilot. In almeno 6 casi, le norme introdotte sono in grado di condurre

all'immediata archiviazione, nel rispetto dei tempi tecnici della Commissione europea; in altri 11 casi, le norme adottate dal Governo costituiscono una premessa essenziale per giungere in tempi rapidi all'archiviazione.

Complessivamente, pertanto, il provvedimento permetterà all'Italia una significativa riduzione del numero di procedure d'infrazione pendenti che consentirà di raggiungere il numero minimo storico di procedure pendenti e allinearsi alla media europea.

Tra le procedure interessate dal decreto rivestono particolare rilevanza le concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive (n. 2020/4118), il trattamento previdenziale dei magistrati onorari (n. 2016/4081), il diritto di avvalersi di un difensore nel procedimento penale e nel procedimento di esecuzione del mandato di arresto europeo, del diritto di informare un terzo al momento della privazione della libertà personale e del diritto delle persone private della libertà personale di comunicare con terzi e con le autorità consolari (n. 2023/2006), l'aumento della dotazione organica del Ministero della giustizia finalizzato alla riduzione dei tempi di pagamento dei debiti commerciali e dei servizi di intercettazione nelle indagini penali (n. 2021/4037), il corretto recepimento della direttiva 2016/800 sulle garanzie procedurali per i minori indagati o imputati nei procedimenti penali (n. 2023/2090), il completo recepimento della direttiva 2020/1057 relativamente al controllo su strada (n. 2022/0231), l'attuazione degli obblighi derivanti dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 – Cielo unico europeo (n. 2024/2190 e n. 2023/2056), la sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea TEN-T (n. 2019/2279), il sistema sanzionatorio in materia di lavoratori stagionali di Paesi terzi (n. 2023/2022), la procedura in materia di diritto d'autore (n. 2017/4092) e le misure finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria (n. 2014/2147, n. 2015/2043 e n. 2020/2299). La decisione odierna, è il risultato anche del costruttivo e costante confronto con la Commissione europea.

### **Webuild: con completamento scavo Galleria Grottaminarda passo avanti sulla AV/AC Napoli-Bari**

(FERPRESS) – Avellino, 6 SET – Dopo aver attraversato l'Appennino Meridionale, la TBM 'Aurora' ha terminato per ora il suo viaggio. È stato infatti completato oggi lo scavo della galleria Grottaminarda (AV), lunga circa 2 chilometri, sul lotto Apice-Hirpinia della linea ferroviaria alta velocità Napoli-Bari, i cui lavori sono realizzati da Webuild per conto di RFI (Gruppo FS Italiane).

Il completamento del traforo della galleria Grottaminarda, a cui Webuild ha lavorato senza sosta 24 ore al giorno e 7 giorni su 7, segna un passo significativo per l'avanzamento dei lavori della nuova direttrice Napoli-Bari. Il tunnel di Grottaminarda è il primo dei tre previsti sul lotto Apice-Hirpinia, che interessa il tratto

centrale della direttrice Napoli – Bari e prevede la realizzazione di oltre 18 chilometri di linea, di cui circa 13 nel sottosuolo, in un vasto territorio compreso tra le province di Avellino e Benevento e lungo un tracciato complesso dal punto di vista geotecnico e geomorfologico.

La TBM Aurora, lunga 100 metri, è dotata di 18 motori che generano una potenza 6,3 Megawatt con una testa fresante dal diametro di circa 12,5 metri. Durante il suo viaggio, oltre a realizzare lo scavo, la TBM ha già completato anche il rivestimento del nuovo tunnel con conci prefabbricati. Completata la galleria di Grottaminarda, la TBM Aurora sarà successivamente trasferita sulla sponda opposta del fiume Ufita, da cui partirà lo scavo di una seconda galleria per questo lotto, la Melito lunga circa 4,4 chilometri, il cui avvio è previsto nel prossimo anno. Sullo stesso lotto è già in corso anche lo scavo del terzo tunnel previsto lungo il tracciato, la galleria Rocchetta lunga circa 6,4 chilometri, i cui lavori sono stati già avviati a fine luglio con la TBM "Futura" alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, di Pietro Salini, Amministratore Delegato di Webuild e di Gianpiero Strisciuglio, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rfi.

La nuova linea ad alta velocità e alta capacità tra Napoli e Bari avrà una lunghezza complessiva di 145 km ed è parte integrante della rete transeuropea TEN-T, Corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Una volta completata sarà una infrastruttura di mobilità strategica per l'intero Sud Italia, riducendo significativamente le distanze tra Campania, Puglia e il resto del centro-nord Italia, e collegando il Paese anche sul versante est/ovest. Al termine dei lavori per l'intera linea, previsti nel 2028, sarà possibile collegare Napoli e Bari in 2 ore, contro le circa 4 attuali, ma già nel 2025 – secondo RFI – sarà possibile viaggiare direttamente tra le due città in 2 ore e 40 minuti, senza cambi di treno. La nuova direttrice porterà notevoli benefici anche in termini di sostenibilità ambientale, consentendo di evitare oltre 3 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 nel periodo 2023-2047.

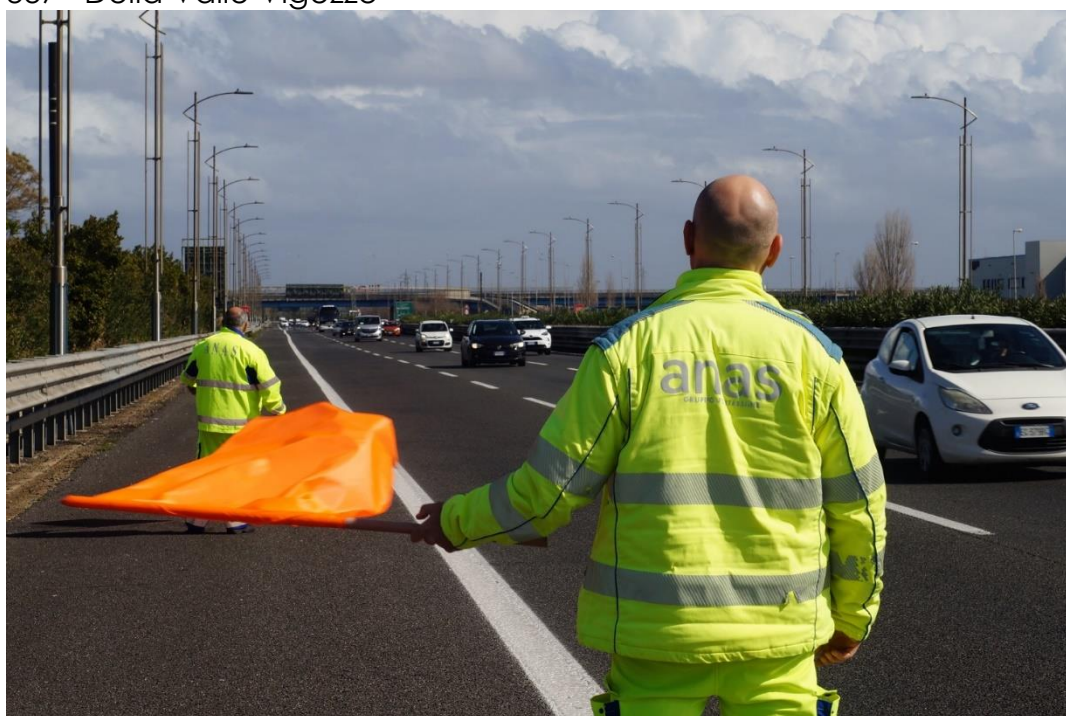
Sulla direttrice Napoli-Bari il Gruppo Webuild è impegnato nella realizzazione di quattro lotti: Napoli-Cancello, Apice-Hirpinia, Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, impiegando ad oggi oltre 1.900 persone e coinvolgendo una filiera di circa 1.500 società da inizio lavori. Nel complesso Webuild realizzerà oltre 74 chilometri di nuova linea ferroviaria, 6 gallerie, 10 viadotti e 6 tra nuove stazioni e fermate.

Oltre che sulla tratta Apice-Hirpinia, i lavori di Webuild procedono anche sugli altri lotti della linea. A fine luglio, sulla tratta Orsara-Bovino è partito lo scavo della canna pari della galleria Orsara, di sviluppo complessivo pari a circa 10 chilometri, ed entro fine anno è previsto l'avvio dello scavo meccanizzato anche della canna dispari della stessa galleria. Sulla tratta Napoli-Cancello proseguono, in linea con le previsioni, le attività per la realizzazione della galleria Casalnuovo in condizioni iperbariche, tecnica innovativa e sostenibile utilizzata per la prima volta in Italia, mentre a fine agosto si sono concluse le operazioni di varo dell'ultimo impalcato metallico previsto sulla tratta, dal peso di 700 tonnellate, che consentirà lo scavalco dell'arteria a scorrimento veloce "Asse Mediano" nei pressi di Afragola (NA).

La direttrice Napoli-Bari rientra tra i 19 progetti che il Gruppo Webuild sta realizzando nel Sud dell'Italia, isole comprese, che garantiranno al territorio in totale oltre 300 chilometri di linea ferroviaria ad alta velocità. Per la realizzazione di questi progetti, il Gruppo lavora con una filiera di 4.300 società da inizio lavori e occupa oggi 6.800 persone, tra personale diretto e di terzi. Numeri destinati ad aumentare in parallelo all'avanzamento del programma di formazione e impiego del Gruppo, Cantiere Lavoro Italia, che punta all'assunzione di 10mila persone entro il 2026.

### **Anas, ad agosto bandi per oltre 2,1 miliardi. Mit: "Grande soddisfazione"**

<https://www.lestradedellinformazione.it/> I bandi di gara sono stati pubblicati per la statale 106 "Jonica", per la statale 12 "Dell'Abetone e del Brennero" e per la statale 337 "Della Valle Vigizzo"



Nel solo mese di agosto Anas, Società del Gruppo Fs, ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale tre bandi di gara per un investimento complessivo di oltre 2,1 miliardi di euro, relativo a servizi di progettazione, realizzazione di nuove infrastrutture, lavori di manutenzione programmata della rete stradale e autostradale di competenza, monitoraggio ambientale. Del tema se ne parla in un'agenzia Adnkronos.

In particolare, sono stati pubblicati bandi per la strada statale n. 106 "Jonica" (bando da oltre 1,8 miliardi), per la strada statale 12 "Dell'Abetone e del Brennero" (bando da 198 milioni), per la strada statale n. 337 "Della Valle Vigizzo" (bando 118 milioni).

In una nota il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidato dal Vicepremier e Ministro Matteo Salvini esprime "grande soddisfazione" per "interventi rilevanti, attesi da anni dal territorio e che confermano la determinazione a sbloccare opere da Nord a Sud".

## REGIONE LAZIO

### **Fiumicino: posata la prima pietra del “Fco Smart Workplace”**



Roma Fiumicino guarda al futuro anche attraverso la costruzione di un edificio per uffici di fronte all'aeroporto.

È stata posata ieri mattina la prima pietra di “Open – Fco Smart workplace”, il nuovo edificio-uffici progettato da Aeroporti di Roma, società del Gruppo Mundys, che sorgerà di fronte al terminal.

La nuova infrastruttura, arriverà grazie al progetto e alla realizzazione in-house con criteri di sostenibilità e innovazione architettonica dalle controllate Adr Ingegneria e Adr Infrastrutture. Completerà così l'offerta direzionale fronte-Terminal in cui già spiccano le due torri-uffici 1 e 2. Secondo i piani, ospiterà il nuovo headquarter dei Rent-a-Car, servizio fondamentale per i passeggeri. La fine dei lavori è prevista entro gli ultimi mesi del 2025.

La prima pietra di questo edificio per uffici in aeroporto l'ha posata il presidente di Aeroporti di Roma, Vincenzo Nunziata. Insieme a lui, l'amministratore

delegato Marco Troncone, della chief commercial officer Marilena Blasi, responsabile e promotrice dell'iniziativa, di Andrea Giordano, chief infrastructure officer, e di altri manager di Adr.

### **Edificio per uffici in aeroporto, “worplace” per il business**

L'obiettivo di “Open – Fco Smart Workplace” è di diventare rapidamente un punto di riferimento per la business community che gravita sullo scalo di Roma Fiumicino. Il progetto prevede centinaia di spazi di lavoro all'interno di un polo unico, che permetterà ottime condizioni lavorative in ambienti ad uso esclusivo o condiviso e ad alta tecnologia. Tutto ciò per promuovere produttività e collaborazione.

Ogni ambiente è pensato per effettuare co-working e smartworking, incontri di affari e conferenze. Ci sono spazi per eventi e workshop prenotabili in esclusiva e aree dedicate all'incontro e all'interazione.

Il progetto di Open – Fco Smart Workplace nasce dal concept realizzato dalla Real Estate Business Unit di Adr con il supporto dello studio Design International. Dalla pianificazione degli spazi alla scelta dei materiali costruttivi ha come driver cruciali innovazione, flessibilità, personalizzazione e soprattutto sostenibilità.

### **Edificio per uffici nell'aeroporto di Fiumicino, le caratteristiche**

Quest'ultimo è un pilastro centrale affinché l'infrastruttura possa essere energeticamente efficiente e garantire il massimo comfort ambientale per gli utenti.

«Si tratta di un'iniziativa innovativa, che arriva a 16 anni dall'ultimo sviluppo direzionale fronte Terminal. Rappresenta pienamente i principali valori che Adr sta già promuovendo da tempo: sostenibilità, innovazione, flessibilità, efficienza, attenzione alle esigenze dell'utenza». Così ha dichiarato Marilena Blasi, chief commercial officer di Aeroporti di Roma.

«È importante sottolineare l'impegno verso un prodotto immobiliare landside, trasversale a tutti gli aspetti del progetto. L'edificio per uffici in aeroporto è centrale: ha ottima accessibilità, spazi modulari, ed è ad alta tecnologia. Un vero e proprio biglietto da visita del nostro hub. Si propone di diventare un polo attrattivo – ha concluso – per la business community in transito sullo scalo e un riferimento per chi già vi opera».

«Open – FCO Smart Workplace si candiderà al raggiungimento della Certificazione “Leed Gold”» aggiunge Andrea Giordano, chief infrastructure officer. «Si tratta di uno dei più alti standard a livello mondiale di sostenibilità ambientale. È rilasciato dal Green Building Council, ente che promuove la realizzazione di edifici sostenibili in termini di progettazione, costruzione, operatività e manutenzione».

### **Una passerella pedonale la collegherà col parcheggio multipiano**

Una passerella pedonale collegherà struttura (nella foto in alto: un rendering) col parcheggio Multipiano A. Per l'edificio, i progettisti utilizzeranno materiali da

costruzione a basso impatto ambientale e sistemi avanzati per la gestione dell'acqua e dell'energia.

«L'obiettivo – continua Andrea Giordano – è di ridurre al minimo il suo impatto ambientale. È prevista anche la realizzazione di un impianto fotovoltaico con pannelli installati sulla copertura dell'edificio».

I servizi e gli spazi di Open – Fco Smart Workplace sono dunque pensati anche per le aziende, con offerte di affitto-uffici per lunghi periodi o in modalità pay-per-use. I clienti saranno anche quei privati che necessitano di uffici temporanei o spazi di coworking prima o dopo il proprio volo con tutti i servizi. Per tutti: reception h24, servizio di consegna di pasti e aree break con frigo e microonde. Ci saranno poi convenzioni con i parcheggi limitrofi e spazi con armadietti dove poter lasciare i propri effetti personali.

La posizione di Open- Fco Smart Workplace sarà utilizzabile sia dalle aziende locali sia dai passeggeri nazionali e internazionali.

La vicinanza ai Terminal 1 e 3, combinata con la disponibilità di ampie aree di parcheggio, servizi di mobilità condivisa e la prossimità della stazione ferroviaria dell'Aeroporto di Fiumicino, posizionerà Open come un hub ideale per il business e la collaborazione su scala globale.

### **Dal porto di Civitavecchia al Castello di Santa Severa in bici: approvato il progetto esecutivo**

Santa Marinella, 6 settembre 2024 – Approvato con delibera di giunta il progetto esecutivo per la realizzazione della pista ciclabile dal porto di Civitavecchia al Castello di Santa Severa. L'opera è finanziata, per quanto riguarda lo stralcio del Comune di Santa Marinella, per € 1.496.700,00 con contributo regionale e per € 934.219,41 con fondi propri dell'Amministrazione Comunale ovvero con mutuo da contrarre con la Cassa Depositi e Prestiti.

Nel progetto è quindi prevista una pista ciclo pedonale che congiungerà il porto di Civitavecchia al castello di Santa Severa, lungo il tratto costiero, prevedendo uno snodo al sito archeologico di Castrum Novum, dove sono quindi previsti interventi di valorizzazione.

“Il progetto sta seguendo l'iter previsto- ha affermato il sindaco Pietro Tidei- Abbiamo già sottoscritto, insieme a Civitavecchia, l'accordo con la Regione Lazio e stiamo provvedendo per l'approvazione della variazione di bilancio per l'accensione del mutuo con Cassa Depositi e Prestiti. In questi giorni stipuleremo con Anas un protocollo d'intesa per risolvere le due criticità evidenziate nel perimetro urbano. Laddove sarà necessario prevediamo la realizzazione di

passarella a sbalzo sul sedimento stradale e nessun restringimento interesserà la statale Aurelia. Si procederà entro il 30 ottobre con l'avviso di gara, cui seguirà entro la prima metà di novembre l'affidamento dei lavori", ha spiegato il sindaco Tidei.

"Il percorso ciclabile lungo circa 25 km è un modo per valorizzare la nostra città e la nostra costa. Sono certo che darà impulso al turismo, perché offriremo itinerari per ammirare scorci di interesse storico, archeologico e naturalistico che in auto sono difficilmente apprezzabili. La tappa intermedia prevista a Castrum Novum consentirà di completare gli interventi previsti nel sito, che diventa così un importante snodo di interesse culturale sull'intero percorso, che giungerà fino al Castello di Santa Severa. La pista attraverserà l'intera città, passando lungo la costa e evidenziando altri tratti a volte nascosti di Santa Marinella, che verranno quindi riscoperti e ammirati", ha concluso Tidei.

Dello stesso avviso è la consigliera Paola Fratarcangeli, delegata al patrimonio archeologico. "La pista ciclopedonale, passando per il Parco archeologico di Castrum Novum, darà impulso al turismo culturale che troverà nel sito un centro di alto interesse storico e paesaggistico. Allo stesso modo sarà importante valorizzare anche le adiacenti peschiere romane, altro gioiello del nostro territorio", ha affermato la Consigliera.

## ROMA CAPITALE

### **Roma, da 4 settembre parte servizio autobus a chiamata in zona Massimina. Gualtieri: "Riduciamo distanze tra quartieri"**

(FERPRESS) – Roma, 29 AGO – Da mercoledì 4 settembre partirà la sperimentazione del bus a chiamata nella zona di Massimina. Il nuovo servizio, gratuito e accessibile a tutti, attivo 7 giorni su 7, festivi inclusi, dalle 5,30 alle 24, andrà a integrare le linee del trasporto pubblico esistenti e servirà a rendere più capillare l'offerta di mobilità collettiva coprendo anche zone del quartiere dove i bus di linea non transitano. Un passaggio che invece potrà essere garantito dalle vetture "a richiesta", più piccole e agili, con capacità di 8 posti e predisposte per il trasporto di una carrozzina in caso di passeggeri a ridotta capacità motoria.

Il servizio si adatterà in modo flessibile alle richieste dell'utenza e sarà utilizzabile sia per gli spostamenti nel quartiere sia per quelli da e verso la stazione Fs Aurelia. Per utilizzare i bus a chiamata sarà necessario scaricare l'apposita App ClicBus e registrarsi. Dallo smartphone si potrà quindi prenotare la corsa indicando punto di partenza, di destinazione e orario desiderato. La prenotazione potrà essere effettuata tutti i giorni, dalle 5,30 alle 23,30, per spostamenti da fare non prima di 30 minuti dal momento della richiesta e comunque entro le 24 ore successive. I titolari di abbonamento Metrebus potranno accreditarsi utilizzando il codice già in loro

possesso. La prenotazione si potrà effettuare anche tramite il call center al numero 3429508191.

“Un nuovo servizio bus gratuito e accessibile a tutti – ha commentato il Sindaco Roberto Gualtieri – operativo sette giorni su sette, prenderà il via dal quartiere di Massimina. Basterà prenotare su app o per telefono, indicando punto di partenza e di arrivo, per ottenere il passaggio di una navetta dedicata. Partiamo mercoledì prossimo con l’obiettivo di allargarci a tante altre zone, moltiplicando le opportunità di trasporto pubblico e contribuendo a ridurre le distanze tra quartieri, a partire da quelli più a ridosso del Gra”.

“La partenza della sperimentazione del bus a chiamata a Massimina – ha commentato l’Assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patanè- è davvero una straordinaria notizia per i cittadini romani: si tratta di un servizio innovativo a beneficio, in particolare, di coloro che vivono in periferia dove c’è più necessità di implementare l’offerta di trasporto collettivo integrando il Tpl. Partiamo da Massimina, infatti, ma è una sperimentazione estendibile a tutti gli altri quartieri nella fascia a cavallo del Grande Raccordo Anulare. L’iniziativa rappresenta un altro pezzo importante del programma volto all’aumento della qualità e della quantità del trasporto pubblico in particolar modo nelle periferie”.

“Siamo entusiasti di avviare questa sperimentazione nel nostro territorio – dichiara il Presidente del Municipio XII Elio Tomassetti – un passo fondamentale per migliorare la qualità della vita dei residenti nella zona di Massimina. Questo nuovo servizio di bus a chiamata rappresenta una risposta concreta alle esigenze di mobilità del quartiere, facilitando gli spostamenti quotidiani e contribuendo a superare le difficoltà legate alla distanza dai principali nodi di trasporto. L’implementazione di soluzioni innovative come questa è essenziale per rendere la nostra periferia più connessa ed inclusiva, e siamo fiduciosi che i cittadini apprezzeranno i benefici di questa iniziativa”.

### **Roma: Patanè, è online il bando per 1000 licenze**

(FERPRESS) – Roma, 2 SET – “È online da questa mattina il bando per il rilascio di mille licenze Taxi: un risultato molto importante per la città dopo 20 anni di attesa, soprattutto in vista dell’imminente Giubileo 2025”: lo annuncia l’Assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patanè.

“Le mille licenze – aggiunge Patanè – saranno così ripartite: 800 di tipologia ordinaria e 200 licenze destinate a veicoli appositamente allestiti per il trasporto di persone con disabilità”.

“Nel bando, scaricabile al link [https://www.inpa.gov.it/bandi-e-avvisi/dettaglio-bando-avviso/?concorso\\_id=ee2f86f0e3574439b33ce8d1cb33ac17](https://www.inpa.gov.it/bandi-e-avvisi/dettaglio-bando-avviso/?concorso_id=ee2f86f0e3574439b33ce8d1cb33ac17), sono indicate le modalità e le regole per l’assegnazione delle nuove licenze Taxi, i requisiti, le modalità di partecipazione e di svolgimento della prova selettiva”.

## **Visita nel porto di Civitavecchia di una delegazione di operatori portuali finlandesi**

(FERPRESS) – Civitavecchia, 27 AGO – Visita nel porto di Civitavecchia di una delegazione della Associazione degli operatori portuali della Finlandia, composta dal CEO della Steveco Oy, Ari-Pekka Saari, il Production Manager di Finnsteve companies, Teppo Heikkilä, il Managing Director dell'Associazione Juha Mutru e il Direttore, Kimmo Lehtinen. Lo rende noto un comunicato dell'Autorità di Sistema Portuale.

“A riceverli, il presidente dell'AdSP, Pino Musolino che ha spiegato loro il ruolo e le funzioni dell'AdSP, illustrando i progetti di sviluppo del porto.

“L'incontro ha avuto come principale obiettivo quello di valutare le potenzialità del porto di Civitavecchia per quanto riguarda l'avvio di nuovi traffici commerciali prettamente nei settori Ro/Ro e container. Con la collaborazione dei rappresentanti delle due società terminaliste, sono state, infatti, programmate le visite al terminal container della RTC e alla darsena traghetti del gruppo Grimaldi.

“Soddisfatto il presidente dell'AdSP, Pino Musolino: “L'interesse, e anche la curiosità, dei rappresentanti degli operatori portuali finnici nei confronti del porto di Roma, era palpabile. Oltre all'aspetto prettamente commerciale hanno voluto conoscere anche il modello organizzativo e giuridico dei nostri porti. Non posso che dirmi soddisfatto per questo incontro che sottolinea il continuo lavoro di promozione dei Porti di Roma e del Lazio che stiamo portando avanti anche con realtà che si trovano al di fuori del Mediterraneo e sempre nell'ottica di diversificare le attività portuali stimolando così i traffici merci”.

## **ATAC, performance aziendale allineata a principali città italiane assimilabili alla capitale**

(FERPRESS) – Roma, 26 AGO – In relazione a notizie di stampa, che utilizzano dati raccolti da ATAC sulle dotazioni di reti e infrastrutture delle aziende di diverse città italiane, l'azienda precisa che proprio dai dati si evince che grazie al lavoro di questi ultimi due anni i principali indicatori delle performance della società, come l'efficienza operativa e la produzione per addetto, sono allineati a quelli delle principali città assimilabili per tipologia e complessità di rete.

Raccogliere questi dati serve all'azienda a individuare linee di azione e strategie di miglioramento, non certo ad alimentare confronti suggestivi come quelli, proposti dalla stampa, fra Roma e Milano. Situazioni che proprio i dati dimostrano non essere assolutamente paragonabili, sia per i finanziamenti di cui dispone il trasporto pubblico della capitale, assai inferiori rispetto al capoluogo lombardo, sia per le peculiarità della rete di trasporto romana.

Riguardo ai finanziamenti, è utile ricordare che il Comune di Roma contribuisce con 430 milioni l'anno di risorse proprie al 65% del fabbisogno ATAC. Il Comune di Milano, invece, contribuisce solo al 52% del fabbisogno dell'ATM. L'azienda lombarda,

inoltre, riceve contributi per il rinnovo dei contratti collettivi nazionali, per un ammontare pari a circa 50 milioni l'anno, che invece ATAC non riceve più da diversi anni. Le tariffe milanesi, infine, sono più elevate di quelle romane.

Quanto alla rete, Roma deve servire una superficie di 1.250 chilometri quadrati che equivale a 7 volte quella di Milano (180 chilometri quadrati). In più la rete milanese è basata sul ferro molto più che sulla gomma.

Roma quindi riceve meno fondi nazionali di Milano malgrado sia sette volte più grande.



Ferpress.it è una agenzia di informazioni specializzata sui temi dei trasporti, della logistica e del trasporto pubblico locale. Leggete le nostre notizie ogni settimana grazie al notiziario di Unindustria.

Ma Ferpress Srl è anche una agenzia di comunicazione che, con il suo staff di account e consulenti, cura l'ideazione e la realizzazione di progetti di comunicazione e relazioni pubbliche per associazioni, aziende, enti privati e pubblici, società scientifiche.

Ferpress Srl, assieme alla Itinera Srl, fornisce servizi di ufficio stampa, contenuti per siti internet, la loro implementazione e la gestione dei canali social (Facebook, Twitter, Youtube).

Per qualsiasi informazione su Ferpress Srl

Tel: 06-4815303 Mail: redazione@clickmobility.it

Mentre le recenti indiscrezioni su una possibile riforma portuale del Governo orientata a una possibile sdemanializzazione e patrimonializzazione di una o più port authority Spa a controllo pubblico hanno suscitato sdegno e contrarietà sia fra i sindacati (Uiltrasporti) che presso l'opposizione politica (la deputata Pd Valentina Ghio ha preannunciato un'interrogazione), c'è chi per un ritocco sul modello aeroporti o modello greco spezza più di una lancia.

Contributo a cura di Fabrizio Vettosi \*

\* Managing director Vsl Club e Responsabile shipfinance group dell'European Community Shipowners Association (Ecsa)

*Questa mattina transitando attraverso la rassegna stampa ho avuto un momento di seria preoccupazione sul mio stato di salute visivo quando ho letto quella che appare essere più di un'indiscrezione rappresentata dalla possibilità che il nostro Esecutivo valuti l'ipotesi di una privatizzazione selettiva e parziale del nostro sistema portuale sul modello di quanto avvenuto per gli aeroporti.*

*Come molti sanno, ho sempre contestato l'ipertrofia riformista che porta a revisionare con periodicità frequente gli assetti normativi portuali, di per se già opportunamente congestionati da leggi primarie, decreti e circolari Ministeriali, Circolari dell'Art, regolamenti interni delle singole AdSP. Ho sempre, invece, sostenuto che, se dobbiamo riformare per la terza volta (la seconda in otto anni) la legge 84/94 tanto vale cambiare il modello. Ai più, solo per memoria, ricordo che in questo momento al Dl 169/2016 che ha novellato la l. 84/94, si aggiungono il Dm 1462/2010, la Circolare n. 57 dell'Art, due Regolamenti Comunitari (352 e 1084/2017) e, per non farci mancare nulla, il Dm 202/2022 che, grazie all'alacre lavoro dell'amico Stefano Zunarelli, avrebbe dovuto compendiare l'intero impianto regolamentare e che, invece, nonostante la sua adozione formale, viene praticamente disapplicato lasciando spazio al far west portuale che, ovviamente, genera un effetto repulsivo da parte di operatori e investitori nazionali e internazionali. Se poi vogliamo consolarci aggiungiamoci anche la madre di tutte le norme in materia portuale: il Codice della Navigazione con i suoi ottantadue anni di vita.*

*Come accennavo in apertura, questa mattina mi sono sentito un po' come Aldo Biscardi al Processo del lunedì il quale, appearing come l'unico matto in una stanza, invocava molti anni fa la moviola in campo, fino a quando poi tale sua ambizione si è materializzata con il Var. Bene, sapete tutti quante volte, sia in sedi Istituzionali che private, ho sollecitato attori politici e stakeholders a valutare la possibilità di adottare un modello diverso, non solo nella forma ma anche nella sostanza.*

Come ripetuto in altre occasioni, ciò potrebbe avvenire attraverso un processo graduale e mirato teso a esaltare la flessibilità della struttura privatistica e a eliminarne le potenziali storture e deficit. D'altro canto ricordiamoci di quando l'Italia aveva un numero pressoché infinto di inutili aeroporti e confrontiamolo con il sistema aeroportuale moderno in cui il numero degli stessi si è sostanzialmente ridotto, e non vi è un solo aeroporto che non abbia performance operative ed economico-finanziarie di alto livello.

A suo tempo si scelse la strada della privatizzazione parziale e progressiva mediante anche processi di quotazione. In pratica, senza mutare la norma di base che regolava la gestione del demanio, gli aeroporti vennero trasformati in Spa e quotati in borsa attraverso Opvs (Offerte di vendita e sottoscrizione) di quote di minoranza destinate a investitori istituzionali stabili e non speculativi, oltre che in parte anche al dettaglio rappresentato da privati risparmiatori.

Quale è stata la conseguenza di ciò? Recupero di efficienza e redditività, attrazione di talenti manageriali, flessibilità finanziaria nelle decisioni di investimento e crescita, e anche, soprattutto, la canalizzazione del risparmio e della previdenza degli italiani, accumulatasi nei Fondi Previdenza/Pensioni, verso le infrastrutture italiane evitando una vera aggressione di tali infrastrutture strategiche da parte di soggetti finanziari stranieri. Non ultimo, aggiungiamoci che i privati cittadini hanno potuto anche direttamente beneficiare della buona redditività di questi asset sottoscrivendone le azioni.

Ingenuamente mi sono sempre domandato perché mai tale modello non potesse funzionare per un porto che, oggi a maggior ragione, ha una valenza logistica e funzionale molto più sistemica e rilevante di un aeroporto, come dimostrano i casi di Trieste e Ravenna; tant'è che ho provato a coniare il termine AdSL (Autorità di Sistema Logistico anziché Portuale). Ovviamente la risposta è banale: gli interessi economici ed elettorali di un porto sono ben superiori a quelli di un aeroporto.

Eppure questa mia convinzione era suffragata da un'esperienza osservata direttamente a inizio anni duemila, ovvero quando il governo greco decise di attuare un simile modello scegliendo la via della privatizzazione parziale e mirata dei due porti nazionali più rilevanti: Pireo e Salonico. Al di là delle fandonie che raccontano alcuni politici italiani che collegano la privatizzazione al 2015 quando Cosco lanciò l'Opa su Olp (Port Authority of Piraeus), tale fase iniziò appunto nel 2002 con il processo di quotazione di una minoranza (30%) alla Borsa di Atene; e contestualmente si agì in similitudine con ThPA (Port Authority of Thessaloníki). Per anni queste sono state le aziende più performanti della Borsa Greca e, appunto, nel 2015 Cosco decise di lanciare per il Pireo un Opa ad un prezzo irrefutabile pari ad oltre 16 volte il Margine Operativo Lordo.

Quindi, sgombriamo il campo da equivoci polemici dei miei detrattori: fare il Presidente Esecutivo di una SpA non è solo un fatto formale, lo dice il codice civile, infatti, pur non mutando l'assetto della gestione demaniale (la l. 84/94 e il Codice della Navigazione), il ruolo comporta responsabilità (si pensi ai soli obblighi societari

ordinari o connessi alla crisi d'impresa) e flessibilità finanziaria non tipici di un Presidente di un Ente Pubblico Non Economico. Su tale aspetto si immagini la possibilità di un Presidente e di un CdA di ricorrere al mercato finanziario liberamente per finanziare un progetto di investimento o acquisizione.

Colgo questa preziosa opportunità per chiarire definitivamente che la mia idea non è quella di un'indiscriminata svendita a sanguinarie locuste; ma giusto l'opposto, ovvero offrire un'opportunità di buon investimento alle nostre future pensioni e, quindi, anche alle future generazioni, preservando le nostre infrastrutture strategiche. I miei detrattori spesso sostengono che questa mia idea non vada a tutelare l'interesse pubblico. Ed invece, come ben spiegato, questa va giusto nella direzione opposta; non solo, è proprio l'attuale e incerto modello landlord che, invece, lascia spazio, attraverso una non omogenea, e a volte distorta (ne abbiamo recenti esempi), applicazione delle procedure concessorie e autorizzative, che lascia spazio all'arbitrarietà più spinta, sino a generare, di fatto, un dominio del privato sul pubblico e, quindi, uno svilimento del compendio demaniale.

Tutto ciò è ancor più rilevante in un contesto in cui i soggetti privati assumono dimensioni relevantissime e globali fino al punto da prevalere sul soggetto pubblico ponendolo in una situazione di sudditanza e timore reverenziale. Già 10 anni fa, in una sua ricerca, Patrick Verhoeven metteva in luce le profonde differenze tra il modello Anseatico e quello Latino evidenziando di fatto i rischi del nostro sistema pseudo-dirigistico, che poi si è tradotto spesso in un modello pubblicistico incapace sia in chiave regolatoria che di efficientamento dell'utilizzo dell'asset pubblico.

Mi auguro davvero che l'indiscrezione letta questa mattina sia un serio momento di riflessione da parte di chi ha la responsabilità di valorizzare e difendere le nostre infrastrutture portuali.

...

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA  
*Dal 1 settembre al 9 settembre 2024*