

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 29 dal 1 ottobre al 7 ottobre 2024

con la collaborazione di



Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
Indagine Banca D'Italia sul trasporto internazionale delle merci 2023.....	4
OITAF: MIT incentivi ammodernamento parco veicoli per trasporto merci pericolose	5
Ferrovie: al Parlamento Ue dibattito su sviluppo del settore trasporti con ferrovia al centro di sistema resiliente	5
Commissione Ue: proposta di dazi su importazioni di veicoli a batteria dalla Cina ottiene sostegno da Stati membri.....	7
Commissione Ue autorizza l'acquisizione di Clasquin da parte del gruppo MSC ...	8
ITALIA.....	8
MIT: 121.666 immatricolazioni auto a settembre (-10,75% rispetto a settembre 2023)	8
Gruppo Fs: nasce nuovo brand "Regionale". Entro 2027 oltre 700 nuovi convogli.	8
TPL: interpellanza urgente Casu su implementazione delle risorse finanziarie e replica del Governo	10
MIT: pubblicato il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2022-2023..	15
Alta velocità ferroviaria e benefici economico sociali: Gruppo FS presenta sei studi all'evento UIC Alliance of Universities.....	15
FerMerci: il "grido di dolore" del ferroviario merci. Carta, a rischio investimenti, imprese e posti di lavoro	16
Port&ShippingTech: presentate le tecnologie che stanno rivoluzionando il settore marittimo.....	18
Naples Shipping Week: Agostinelli illustra peculiarità Gioia Tauro che vanta primato nel transhipment in Italia	19
Port&ShippingTech: primo giorno focus su scenario geopolitico e nuove tecnologie	20
Naples Shipping Week: Rapporto SRM, i grandi scenari dei container. Uno sguardo alla sfera di cristallo	21
Naples Shipping Week: Rixi, intermodalità strategica per Paese per creazione secondo pilastro logistico	22
REGIONE LAZIO	24

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 1 ottobre al 7 ottobre 2024

WizzAir inaugura nuovo centro di formazione piloti all'aeroporto di Roma Fiumicino	24
ROMA CAPITALE	25
ANAV: l'aumento del 200% delle tariffe per l'accesso dei bus turistici a Roma è inaccettabile	25
Roma: modificato sistema tariffario per bus turistici in occasione del Giubileo	27
ATAC: al via nuovo bando per la selezione di autiste e autisti.....	27

INTERNAZIONALE

Indagine Banca D'Italia sul trasporto internazionale delle merci 2023

Dal 1999 la Banca d'Italia conduce un'indagine campionaria relativa al trasporto internazionale delle merci. Lo studio, relativo ai trasporti internazionali di merci del 2023 ha evidenziato una significativa riduzione dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia. *I costi del trasporto si sono ridotti in quasi tutti i comparti, evidenziando una riduzione dei volumi movimentati in un contesto di offerta di carico elevata.*

Instabilità geopolitica e flessione dei prezzi del carburante hanno inciso pesantemente sui trasporti, già compromessi dagli annidi pandemia. Ogni modalità ha riscontrato flessioni e tensioni. Vediamo nel dettaglio l'andamento delle differenti modalità di trasporto nell'anno 2023 secondo la Banca D'Italia.

I costi medi stradali per tonnellata per entrambe le direzioni dei flussi commerciali si sono ridotti di circa il 7%. La riduzione ha interessato in misura maggiore i carichi parziali e ha riguardato quasi tutte le aree geografiche. Hanno fatto eccezione le tratte interessate da fenomeni di congestione a causa delle interruzioni di alcuni valichi (Monte Bianco e San Gottardo), da aumenti dei costi dei pedaggi e, soprattutto, dagli effetti di conflitti. In termini reali i costi medi stradali sono significativamente calati all'esportazione e sono rimasti stabili all'importazione (per il secondo anno consecutivo).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, nel 2023 sono lievemente calati all'esportazione e aumentati all'importazione. Si è riscontrata una forte variazione geografica su questa tipologia di trasporto che vede un rincaro significativo nei flussi in entrata dall'Europa orientale, ed una diminuzione nel resto dell'Unione Europea. Possiamo affermare che i costi medi ferroviari all'importazione sono risaliti, mentre sono rimasti stabili quelli all'esportazione.

Il trasporto aereo vede invece una marcata riduzione (-30%), soprattutto dal lato delle esportazioni che coinvolge principalmente paesi come l'America e l'Asia.

Da ultimo, ma non per importanza si parla di trasporto navale. La riduzione più evidente l'hanno registrata i noli navali container che sono tornati ai valori pre-pandemici. Su questo hanno inciso il rallentamento della domanda di carico e l'abbondante offerta di capacità di stiva. Anche i noli bulk sono diminuiti, soprattutto nel comparto delle rinfuse solide, mentre l'importazione per il settore liquido si è mantenuta stabile. Registrano un calo anche i costi navali generali cargo, mentre i costi navali Ro-Ro sono in media aumentati.

Contesto internazionale, aumento dei costi e variazioni import/export incidono pesantemente sull'andamento dei flussi di trasporto. Occorre un'analisi accurata

che permetta il monitoraggio puntuale e l'adozione di strategie più efficaci per far fronte ad un mercato in costante mutamento. Ne parliamo a Green Logistics Expo dal 9 al 11 ottobre alle Fiere di Padova.

FONTE: https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2024-indagine-trasporti-internazionali/Statistiche_ITM_11062024.pdf

OITAF: MIT incentivi ammodernamento parco veicoli per trasporto merci pericolose

(FERPRESS) – Milano, 1 OTT – Il parco veicoli ADR italiano, specializzato nel trasporto di merci pericolose, è antiquato e obsoleto. A scattarne la fotografia è Clara Ricozzi Presidente OITAF: l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci che qualche mese fa ha dato alle stampe il primo Libro Bianco del Trasporto ADR.

L'occasione è stata la 17° Conferenza Logistica dal titolo "La collaborazione di filiera per un trasporto sicuro e sostenibile", organizzata a Milano da Federchimica. La seconda sessione della conferenza, moderata da Giuseppe Guzzardi Direttore Generale di OITAF era infatti interamente dedicata alla gestione delle merci pericolose "Il nostro auspicio è che il MIT rafforzi gli interventi per incentivare l'ammodernamento del parco, oltre che la specifica formazione ed aggiornamento dei conducenti – ha dichiarato Clara Ricozzi nel suo intervento – Spetta però anche alle imprese portare avanti investimenti mirati in tecnologie innovative e digitalizzazione delle operazioni logistiche".

A seguire è stata Tiziana Altieri, che per OITAF ha curato l'intera stesura del Libro Bianco ADR, a fornire i numeri chiave di questa tipologia di trasporto che tutti conoscono come Barrato Rosa, dal nome del certificato di approvazione reso obbligatorio nel 2008. Secondo il Libro Bianco ADR, a settembre 2023 erano 11.000 i veicoli cisterna, di cui 7 mila autocarri e 4 mila trainati: gli autocarri hanno mediamente 15,5 anni, i trainati 19,7, mentre ben due veicoli su tre si inseriscono nella fascia over 12 anni. La caratteristica più evidente dell'analisi condotta da Tiziana Altieri è lo stretto legame tra PIL e parco ADR: le prime regioni per PIL, capeggiate dalla Lombardia, sono quelle con il parco veicoli/cisterne ADR più consistente. Vi è infine una stretta correlazione tra presenza di poli chimici e numero di cisterne ADR.

Ferrovie: al Parlamento Ue dibattito su sviluppo del settore trasporti con ferrovia al centro di sistema resiliente

(FERPRESS) – Roma, 2 OTT – La Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) e il Jacques Delors Institute hanno ospitato ieri un dibattito di alto livello al Parlamento europeo, incentrato sullo sviluppo strategico del settore dei trasporti con la ferrovia al centro di un sistema resiliente e sostenibile.

L'evento, ospitato dall'eurodeputato e vicepresidente del PPE Massimiliano Salini, ha esplorato le sinergie tra il recente rapporto "Molto più di un mercato", commissionato dal Consiglio dell'UE per valutare l'idoneità del mercato unico

dell'UE, e la visione del settore ferroviario europeo per servizi ferroviari passeggeri e merci ben funzionanti in una rete infrastrutturale ferroviaria ad alta capacità, come stabilito nell'agenda politica CER 2024-2029 "On Track for Europe".

Lo riferisce una nota del CER.

Secondo l'autore di "Much more than a Market" e relatore principale dell'evento Enrico Letta, il Mercato Unico così com'è oggi deve cambiare urgentemente, con molte barriere alle sue quattro libertà ancora presenti. Parlando del suo Rapporto, che riconosce la validità di molti messaggi CER, l'ex Primo Ministro italiano e Presidente dell'Istituto Jacques Delors ha presentato una valutazione molto allineata con la valutazione CER della scarsità del bilancio pubblico, la necessità di ampliare il Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) dell'UE e di esplorare nuovi modi per attrarre investimenti privati. Entrambe le visioni descrivono la necessità di una Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T) intermodale funzionante, l'importanza di uno strumento di finanziamento di dimensioni adeguate e sottolineano il valore dei servizi ferroviari passeggeri ad alta velocità con specifico riferimento all'importanza di collegare le capitali europee e i principali hub urbani tramite infrastrutture ferroviarie ad alta velocità.

Avendo sperimentato in prima persona le difficoltà nel raggiungere le capitali europee con i treni ad alta velocità durante la ricerca per il suo rapporto, il signor Letta lo ha definito il paradosso più lampante delle infrastrutture dell'UE in un momento in cui l'Europa deve abbracciare la transizione verde. Il direttore esecutivo del CER Alberto Mazzola ha affermato che il CER chiede da tempo un Masterplan per l'alta velocità, una priorità che è stata riconosciuta nella recente lettera di missione della Presidente von der Leyen sui trasporti.

Il signor Letta ha anche evidenziato la sottoperformance del mercato dei capitali europeo, che lui definisce il più grande fallimento dell'Europa tra le quattro libertà del Mercato unico, notando che una parte significativa dei risparmi europei (tra 300 e 350 miliardi di euro) è investita in private equity statunitensi. Ha chiesto riforme all'unione dei mercati dei capitali dell'UE per incanalare questi fondi nell'economia europea, combinando risorse pubbliche e private per finanziare efficacemente i progetti ferroviari.

Alberto Mazzola ha concordato, sottolineando che un finanziamento adeguato è al centro di un sistema ferroviario ben funzionante, ma l'infrastruttura ferroviaria è ancora sottofinanziata nella maggior parte degli Stati membri. Solo attraverso la fornitura di finanziamenti equi, a lungo termine e completi, l'UE può affrontare tutti gli evidenti colli di bottiglia che impediscono al mercato ferroviario di raggiungere il suo potenziale come vera spina dorsale del trasporto sostenibile. Ha anche sottolineato l'importanza di garantire l'implementazione di abilitatori digitali che includono il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), la gestione della capacità digitale (DCM), il Digital Automatic Coupling (DAC) per operazioni di trasporto merci su rotaia ottimizzate e l'Open Sales and Distribution Model (OSDM)

per una biglietteria internazionale più semplice, che migliorerà i servizi ferroviari per i suoi utenti finali ma ridurrà anche i costi.

Altri relatori intervenuti all'evento, tra cui Magda Kopczyńska, Direttore generale della DG MOVE della Commissione europea, Katalin Molnár, Vice rappresentante permanente dell'Ungheria presso l'UE, Robert de Groot, Vicepresidente della BEI, Eulalia Rubio, dell'Istituto Jacques Delors e i membri della Commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo, Jens Gieseke (PPE), Roman Haider (Pfe), Carlo Ciccio (ECR), Tilly Metz (Verdi/ALE), Andreas Schieder (S&D) e Ana Vasconcelos (Renew), hanno partecipato alle discussioni sul ruolo delle ferrovie nella promozione di mercati integrati, mobilità sostenibile e autonomia strategica per l'Europa.

Massimiliano Salini, europarlamentare e vicepresidente del PPE, ha affermato: "Le ferrovie devono essere uno strumento efficiente per il settore dei trasporti europeo. Le infrastrutture ferroviarie svolgono un ruolo chiave nel potenziare la competitività delle industrie europee".

Enrico Letta, Presidente del Jacques Delors Institute, ha affermato: "Il settore dei trasporti è una pietra angolare del dinamismo e della competitività dell'Europa. Dobbiamo intensificare gli sforzi per costruire una rete ferroviaria ad alta velocità paneuropea completa che colleghi tutte le capitali dell'UE e i principali centri urbani. Questo sarebbe un passo trasformativo, che rivoluzionerebbe i viaggi europei e guiderebbe una più profonda integrazione dell'UE".

Alberto Mazzola, direttore esecutivo del CER, ha affermato: "Le ferrovie europee sono pienamente impegnate a supportare lo sviluppo di una rete di trasporto interconnessa e ad alte prestazioni al servizio di cittadini e aziende e della transizione verde dell'UE. L'implementazione di abilitatori digitali e l'allineamento con le priorità dell'UE, come delineato anche nella lettera di missione della Presidente von der Leyen al suo Commissario designato per i trasporti sostenibili e il turismo, sono passi fondamentali per raggiungere questi obiettivi. Le ferrovie europee sono pronte a collaborare e supportare la nuova Commissione nel raggiungimento di queste priorità tanto necessarie e su questioni come il regolamento sulla biglietteria digitale unica e sulla piattaforma di prenotazione".

Commissione Ue: proposta di dazi su importazioni di veicoli a batteria dalla Cina ottiene sostegno da Stati membri

(FERPRESS) – Roma, 4 OTT – Oggi, la proposta della Commissione europea di imporre dazi compensativi definitivi sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria (BEV) dalla Cina ha ottenuto il supporto necessario dagli Stati membri dell'UE per l'adozione delle tariffe. Ciò rappresenta un altro passo verso la conclusione dell'indagine anti-sovvenzioni della Commissione.

Parallelamente, l'UE e la Cina continuano a lavorare intensamente per esplorare una soluzione alternativa che dovrebbe essere pienamente compatibile con le

norme dell'OMC, idonea a contrastare il problema delle sovvenzioni pregiudizievoli accertate dall'indagine della Commissione, monitorabile e applicabile.

Entro e non oltre il 30 ottobre 2024 dovrà essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale un regolamento di esecuzione della Commissione contenente le conclusioni definitive dell'inchiesta.

Commissione Ue autorizza l'acquisizione di Clasquin da parte del gruppo MSC

(FERPRESS) – Roma, 4 OTT – La Commissione Europea ha approvato, ai sensi del regolamento europeo sulle concentrazioni, l'acquisizione del controllo esclusivo di Clasquin SA, con sede in Francia, da parte del gruppo MSC attraverso la sua controllata SAS Shipping Agencies Services S.à.rl, con sede in Lussemburgo.

L'operazione riguarda principalmente i mercati della fornitura di servizi di trasporto marittimo di linea mediante contenitori in alto mare e di spedizioni via mare.

La Commissione ha concluso che la concentrazione progettata non solleverebbe problemi sotto il profilo della concorrenza, dato il suo impatto limitato sulla concorrenza nei mercati in cui operano le società. L'operazione notificata è stata esaminata secondo la normale procedura di controllo delle concentrazioni.

ITALIA

MIT: 121.666 immatricolazioni auto a settembre (-10,75% rispetto a settembre 2023)

(FERPRESS) – Roma, 2 OTT – Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica che a settembre 2024 sono state immatricolate 121.666 autovetture a fronte delle 136.316 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 10,75%.

I trasferimenti di proprietà sono stati 443.993 a fronte di 427.058 passaggi registrati a settembre 2023, con un aumento del 3,97%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 565.659, ha interessato per il 21,51% vetture nuove e per il 78,49% vetture usate.

Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30.9.2024, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di settembre 2024.

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

Gruppo Fs: nasce nuovo brand "Regionale". Entro 2027 oltre 700 nuovi convogli

(FERPRESS) – Roma, 2 OTT – Nasce "Regionale", il nuovo brand che i passeggeri troveranno sui treni di Trenitalia muovendosi nella propria città o regione.

Non solo un tratto distintivo che propone di rafforzare l'attenzione del Gruppo FS verso pendolari, studenti, lavoratori e turisti, ma un vero e proprio stile improntato su sostenibilità, accessibilità, innovazione e attenzione alle persone che si muovono in treno.

Le novità del nuovo brand sono state presentate oggi presso la stazione di Roma Ostiense dall'Amministratore Delegato di Trenitalia Luigi Corradi.

In 15 anni il trasporto regionale di Trenitalia ha vissuto un periodo di vera e propria rivoluzione, non solo per quanto riguarda i nuovi treni, ma anche per i servizi, sempre più improntati sull'intermodalità, insieme a un comfort che nel tempo ha raccolto il giudizio positivo dei passeggeri e il riconoscimento degli stakeholder. Risultati, questi, frutto di un impegno costante e della stretta collaborazione con le diverse Regioni coinvolte, che hanno portato alla stipula di Contratti di Servizio di lunga durata.

Tale sinergia ha consentito la consegna di 500 treni regionali attraverso un processo di rinnovamento in costante evoluzione. Entro il 2027, il numero di nuovi convogli supererà quota 700 fra treni elettrici a doppio piano, monopiano e ibridi. Un investimento significativo che, dal 2018 al 2027, ammonta a oltre 7 miliardi di euro per il rinnovo della flotta, ai quali si aggiungono altri 3 miliardi destinati all'implementazione di tecnologie e alla manutenzione avanzata.

Il nuovo brand Regionale è caratterizzato dal colore verde e da linee morbide e pulite, per definire un approccio semplice e orientato alla sostenibilità, valori distintivi del servizio.

Il lancio della nuova identità e la completa rivisitazione delle livree dei treni rafforzano la fase di grande cambiamento e trasformazione che il trasporto regionale sta attuando. Testimoniano, inoltre, il lavoro svolto con la capacità di saper guardare avanti, in linea con le esigenze di una generazione in movimento tra cambiamento, sensibilità verso i temi ambientali e trasformazione del modo di viaggiare.

Regionale vuole essere un simbolo fortemente radicato nell'immaginario collettivo di chi viaggia, ma anche una scelta strategica che punta alla valorizzazione di comunità, territori e aree metropolitane, dove fondamentale diventa l'interconnessione con altre modalità di trasporto.

Con oltre 400 milioni di passeggeri all'anno e più di 6.000 corse giornaliere, Regionale si appresta ad accogliere le nuove sfide che guardano alla sostenibilità intesa nella sua triplice accezione: ambientale, economica e sociale.

Per celebrare il nuovo Regionale l'appuntamento è fissato nelle giornate del 4 e 5 ottobre, al Parco Schuster di Roma, con il Rebel Revolution Fest, iniziativa tra musica e spettacolo, in collaborazione con RTL 102.5 e Radio Zeta.

ACEA: commercio libero ed equo essenziale per competitività globale ma serve strategia industriale completa

(FERPRESS) – Roma, 4 OTT – L'Associazione Europea dei Costruttori di Automobili – ACEA – prende atto che il risultato del voto degli stati membri dell'UE di questa mattina consente alla Commissione europea di procedere con la sua proposta di

imporre dazi compensativi definitivi sulle importazioni di auto elettriche prodotte in Cina.

ACEA ha costantemente affermato che il commercio libero ed equo è essenziale per creare un'industria automobilistica europea competitiva a livello globale, mentre una sana concorrenza guida l'innovazione e la scelta per i consumatori.

Il commercio libero ed equo è essenziale per garantire condizioni di parità per tutti i concorrenti, ma è solo un aspetto della competitività globale. Affinché il settore automobilistico europeo sia competitivo nella corsa globale dei veicoli elettrici, è fondamentale una strategia industriale completa, come evidenziato nel rapporto Draghi. Ciò comporta garantire l'accesso a materiali critici e a energia a prezzi accessibili, stabilire un quadro normativo coerente, espandere l'infrastruttura di ricarica e rifornimento di idrogeno, fornire incentivi di mercato e affrontare vari altri fattori chiave.

ACEA si aspetta che il regolamento che impone le misure anti-sovvenzioni venga pubblicato entro la fine di ottobre. Riconosciamo inoltre gli sforzi paralleli in corso di Bruxelles e Pechino per negoziare una possibile alternativa ai dazi compensativi.

TPL: interpellanza urgente Casu su implementazione delle risorse finanziarie e replica del Governo

(FERPRESS) – Roma, 30 SET – L'onorevole CASU è il primo firmatario un'interpellanza urgente sugli intendimenti in ordine all'implementazione delle risorse finanziarie destinate al trasporto pubblico locale, per un celere rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto, nonché per una riforma del settore.

“Questa interpellanza urgente è il coronamento di un lungo percorso di momenti di confronto in Commissione e in Aula su un tema che è al centro delle problematiche che vivono ogni giorno tutte le persone del nostro Paese. È un problema che riguarda tutti e che riguarda soprattutto le aree interne, le periferie e le realtà dove è sempre più difficile arrivare, sempre più difficile tornare e sempre più difficile muoversi”, afferma Casu.

“Ora, è chiaro che noi lo abbiamo fatto – prosegue il deputato – attraverso una risoluzione in Commissione, che ha indicato chiaramente l'enorme crisi del trasporto pubblico locale. Ci siamo confrontati per mesi, maggioranza e opposizione, su queste questioni, con tutti i soggetti che si occupano di questo tema sul territorio. Abbiamo votato una mozione in Aula a maggio. Come Partito Democratico, abbiamo chiesto fortemente un intervento che andava nella direzione di potenziare il Fondo nazionale dei trasporti e, a fine luglio, un altro ordine del giorno è stato approvato.

Però, questa interpellanza pone una questione centrale, che è il punto delle condizioni sempre più difficili delle lavoratrici e dei lavoratori. Quando noi abbiamo presentato l'ordine del giorno a luglio, è stato accolto, anche con il voto della maggioranza, ma con una riformulazione in cui veniva chiesto di togliere il

riferimento a quanto il potenziamento del Fondo nazionale fosse indispensabile per garantire il rinnovo dei contratti. Noi non siamo riusciti a trovare una spiegazione e speriamo che questa possa essere l'occasione per avere questa volontà, però una cosa ci teniamo a mettere in evidenza: la dinamica inflattiva e la transizione energetica riguardano tutti.

Se la Conferenza delle regioni ha indicato chiaramente che nel bilancio 2025 – anzi l'avevano chiesto nel bilancio del 2024 e, non essendo stato fatto, hanno rinnovato la richiesta – servono almeno 800 milioni di euro per adeguare il Fondo nazionale trasporti a quello che fa già adesso, quindi non per dare più soldi ma per dare lo stesso valore alle risorse che sono già erogate, se tutti i sindacati (CGIL, CISL, UIL, FAISA-CISAL, UGL) stanno ponendo la questione del rinnovo di tutti i contratti che sono scaduti e servono almeno 900 milioni di euro, se queste cifre (900 milioni di euro per il rinnovo dei contratti; 800 milioni di euro per l'adeguamento alla dinamica inflattiva) sono cifre che sono indicate da tutti i sindacati, dalla Conferenza delle regioni – e la maggioranza dei presidenti delle regioni non sono certo esponenti del Partito Democratico, sono esponenti di forze politiche che oggi sostengono la maggioranza – da tutte le imprese (da AGENS, da ANAV, da ASSTRA), se tutto questo si sta muovendo, indicando chiaramente che serve un intervento strutturale, significa che questo intervento strutturale sul potenziamento di queste risorse non è più rinviabile.

Noi, come opposizione, abbiamo presentato tutti gli atti possibili e con l'interpellanza di oggi lo ricostruiamo questo percorso di azioni, ma chiediamo al Governo di rispondere.

Se non rinnoviamo questi contratti, non consentiamo ciò alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti, semplicemente non troveremo più nessuno – e sta già avvenendo – disponibile a fare l'autista, perché, se aumenta il costo di tutto e l'unica cosa che non aumenta è il reddito dei lavoratori del trasporto, è chiaro che questo lavoro sarà destinato a non trovare più persone disponibili a portarlo avanti. Per un lavoratore e una lavoratrice che guadagnano così poco, rinunciare al proprio salario per aderire allo sciopero significa rinunciare a un pezzo di vita, alla possibilità di andare magari a prendere l'unica pizza che si prende durante tutto il mese, perché tu, nel momento in cui scioperi, rinunci a un una parte del tuo salario di quella giornata e, se tutti i sindacati hanno indetto per l'8 novembre uno sciopero di 24 ore senza fasce di garanzia, vuol dire che ormai siamo arrivati al punto di rottura, da questo punto di vista. Significa dire a persone, che hanno pochissimo, di rinunciare a quel poco per segnalare non solo qualcosa che riguarda il loro diritto al giusto salario o alla sicurezza del lavoro, ma qualcosa che riguarda il diritto alla mobilità di tutti e di tutte. Chi è in prima linea vede negli occhi ogni giorno il disagio che si ha nel trasporto pubblico. Un disagio che cresce più ti allontani dal centro della città, più arrivi verso le periferie, più arrivi verso le aree interne. Vedi quanto diventa difficile tornare, quanto quell'ultima corsa o quella prima corsa che viene

cancellata o che non si realizza significa non poter più accompagnare i figli a scuola o non poter più tornare dall'università.

Tutto questo significa che è un problema che non può più continuare a essere ignorato e sottovalutato.

Tra le ingiustizie, c'è un tema gravissimo, che è quello della sicurezza del lavoro. Ora, noi abbiamo avuto, anche in questo mese di agosto, un fenomeno crescente di aggressioni nei confronti del personale e spesso le aggressioni non sono solo nei confronti del personale, ma anche nei confronti dei mezzi. Addirittura ho letto di una molotov lanciata nei confronti di un mezzo pubblico nelle ultime ore.

Ecco, di fronte a questi fenomeni, che sono anche espressione violenta di un disagio crescente, c'era uno strumento, un protocollo siglato dal precedente Governo nell'aprile 2022. Non è stata presa alcuna azione concreta per applicarlo fino al 5 settembre di quest'anno. Quindi, un protocollo che è rimasto inattivo fino al 5 settembre di quest'anno, quando finalmente è stata fatta una riunione con i sindacati e con le imprese per darvi attuazione.

Oggi, come Partito Democratico, abbiamo interpellato in maniera urgente sia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia il MEF... Benissimo, la questione dei criteri è aperta. L'abbiamo detto con la nostra risoluzione: il criterio storico deve essere superato; bisogna adeguare ai cambiamenti in atto, ai chilometri, al numero di persone ...ma, nel frattempo che discutiamo su come fare nuovi criteri, se non si mettono i soldi nella prossima manovra finanziaria, questo Governo, il Governo Meloni, condanna il trasporto pubblico locale a livello nazionale a fallire, dà il colpo di grazia a una situazione che è già in profondissima crisi. Non si può evadere da questa responsabilità politica, che è nazionale, perché, quando l'8 novembre si fermeranno tutte le città, nessuno pensi di dare la colpa a quei lavoratori, perché sono lavoratori che stanno rinunciando a una parte importante del loro magro salario per difendere un diritto di tutti, che è il diritto alla mobilità. Nessuno pensi di dare la colpa ai sindacati, tra l'altro tutti i sindacati, perché stanno difendendo il diritto di quei lavoratori a un giusto salario e a un lavoro sicuro. Nessuno pensi di poter dare la responsabilità ai sindaci, in uno scaricabarile impossibile, perché i sindaci cosa possono fare nel momento in cui non ci sono le risorse nemmeno per adeguare i costi? Nessuno pensi di dare responsabilità delle imprese, perché tutte le imprese hanno indicato chiaramente che così non si può andare. Gli unici responsabili del fatto che si bloccherà il trasporto quel giorno – e non solo quel giorno perché sarà sempre peggio se non si invertirà questo trend – saranno la Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, e il Ministro Salvini”.

Wanda Ferro, sottosegretaria di Stato per l'Interno, nella sua replica sottolinea che “il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è impegnato nella realizzazione di una serie di misure per il potenziamento del trasporto pubblico locale, volte in particolare a garantire il miglioramento della qualità del servizio per i cittadini. Una sfida che il MIT vuole perseguire in una costante sinergia con le amministrazioni territoriali.

Ricordo, infatti, che entro il 2026, in linea con gli obiettivi fissati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, verrà rinnovata significativamente la flotta degli autobus adibiti ai servizi di trasporto pubblico locale e, contestualmente, sono previsti rilevanti investimenti per il potenziamento del sistema ferroviario regionale e dei sistemi di trasporto rapido di massa, tra cui metro, tram, bus rapid transit.

In tale contesto, nel corso della legislatura corrente, una particolare attenzione è stata dedicata ai profili legati alla sicurezza, con la riattivazione del tavolo previsto dal protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale tra Stato, regioni, associazioni datoriali e sindacati. In un recente incontro, avvenuto lo scorso 5 settembre, si è convenuto sulla necessità di strutturare una sede istituzionale a livello nazionale di monitoraggio, consultazione, confronto e proposta sui temi della sicurezza nel servizio di trasporto pubblico locale e regionale. In particolare, è stata prevista la possibilità di ampliare le funzioni dell'Osservatorio nazionale per la promozione del trasporto pubblico locale e regionale, attraverso la costituzione di tavoli tecnici finalizzati all'elaborazione di proposte. Le riunioni delle prime sedute dei suddetti gruppi di lavoro sono state già convocate per il prossimo mese di ottobre.

Inoltre, ricordo che lo scorso 17 aprile è stato emanato il decreto ministeriale n. 108, che ha definito i requisiti tecnici delle protezioni per i veicoli adibiti a servizio di linea utili a garantire la sicurezza degli operatori di guida.

Con riguardo alla richiesta di implementazione del sistema di finanziamento pubblico nazionale, rappresento che il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale è stato progressivamente aumentato, a partire dal 2022, da circa 410 milioni di euro e andrà a stabilizzarsi nel 2026, con una dotazione complessiva pari a 5 miliardi e 270 milioni.

Con riferimento alla richiesta di avviare un'analisi della struttura delle competenze, si evidenzia che le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione in materia di servizi di trasporto pubblico locale sono attribuiti alle regioni in virtù della riforma del titolo V.

Si rappresenta che, in applicazione dell'articolo 27 della legge n. 50 del 2017, è in corso l'attività per l'individuazione corretta dei livelli adeguati di servizio uniformi sull'intero territorio nazionale, per la cui determinazione è stato istituito un apposito gruppo di lavoro costituito da MIT, MEF, rappresentanti delle regioni, ANCI e Autorità di regolazione dei trasporti. La definizione dei livelli adeguati di servizio consentirà di poter meglio determinare la qualità e la quantità dei servizi necessari ad assicurare un trasporto pubblico locale capillare e più efficiente, con conseguente quantificazione delle risorse necessarie per garantire la copertura. Dal confronto con i soggetti coinvolti, in particolare con gli enti territoriali, emergerà l'effettivo fabbisogno della domanda di mobilità pubblica e potranno essere valutate le misure e le azioni più adeguate a rispondere efficacemente alle esigenze rilevate, incluse quelle, più volte promosse, dello spostamento modale dal trasporto privato a quello pubblico.

Circa il contratto collettivo nazionale di lavoro di settore, si evidenzia che la tematica è strettamente connessa alle relazioni industriali tra associazioni datoriali e sindacati, ferma restando la disponibilità del MIT a svolgere un'attività di mediazione tra le parti interessate".

Il deputato Casu nella replica si dichiara "totalmente insoddisfatto".

"Non trovo – afferma Casu – che sia questo il modo di scaricare l'interpellanza, liquidando un'interpellanza sul rinnovo dei contratti delle lavoratrici e dei lavoratori nelle ultime due righe, quasi come se il tema del rinnovo dei contratti sia una cosa che attiene strettamente alle relazioni industriali tra le imprese e i sindacati, rinnovo che, con l'attuale dotazione economica, è impossibile, e nella risposta viene ribadito che entro il 2026 si ritiene di attestare la cifra a 5 miliardi e 270 milioni. Lo ripeto, perché evidentemente ciò che abbiamo scritto in un anno di atti non è sufficientemente chiaro: la Conferenza delle regioni, che è composta principalmente da presidenti di regione che sostengono questo Governo, ha messo nero su bianco, in più occasioni, che servono almeno 800 milioni di euro per l'adeguamento all'inflazione e questo significa non dare soldi in più, ma dare gli stessi soldi, nello stesso valore, a quelle che sono le imprese dei trasporti, e servono almeno 900 milioni di euro per fare il rinnovo dei contratti delle lavoratrici e dei lavoratori del settore. Se non arrivano queste cifre, se la manovra 2025 non riequilibra pesantemente questo Fondo, il rinnovo dei contratti è impossibile e la logica conseguenza è avere, l'8 novembre, uno sciopero di lavoratrici e lavoratori che rinunceranno a una parte consistente del loro magro salario per rivendicare il diritto alla mobilità di tutte e tutti noi.

Non è una questione di politica industriale, ma è una questione di tenuta sociale del Paese, perché se si ferma il trasporto pubblico locale si ferma il Paese e non potete restare al Governo tenendo la testa sotto la sabbia, perché la sabbia sta franando nel momento in cui noi abbiamo una situazione così grave: 24 ore di sciopero, senza fasce. I calcoli che avete fatto non tornano, non stanno tornando. Andate, provate a usare il trasporto pubblico locale per raggiungere un'area interna o per arrivare in una periferia; vi renderete conto che già adesso la situazione è insostenibile e l'inflazione galoppa per tutti, ma galoppa pure per i trasporti. Non si può pensare.

Viene, purtroppo, da credere che quello che ci siamo sentiti dire in Aula quando abbiamo affrontato la mozione, sia, a questo punto, il disegno politico del Governo. Perché, quando abbiamo presentato la mozione, abbiamo posto questi argomenti e abbiamo detto al Governo: prendiamo coscienza della situazione e della crisi gravissima. Perché, quando CGIL, CISL, UIL, FAISA-CISAL e UGL sottoscrivono un documento e indicano tre scioperi consecutivi in questo modo, significa che tutti i sindacati sono coinvolti.

MIT: pubblicato il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2022-2023

(FERPRESS) – Roma, 30 SET – È stato pubblicato sul sito del MIT il “[Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – Anni 2022-2023](#)” (CNIT), importante volume curato periodicamente dall'Ufficio di Statistica del Ministero.

La pubblicazione, suddivisa in diverse sezioni chiave e arricchita, in questa edizione, da maggiori informazioni e nuovi capitoli – riguardanti, ad esempio, la mobilità sostenibile e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – si fregia di una prefazione del vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

Punto di riferimento essenziale nel monitoraggio e nella valutazione del sistema nazionale di trasporti e infrastrutture, il CNIT è caratterizzato da un approccio multidimensionale, in sinergia con altre Amministrazioni ed Enti di ricerca, che permette di avere una panoramica completa del settore e supportare le decisioni strategiche a livello governativo e industriale.

Consulta il [Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2022-2023](#)

Alta velocità ferroviaria e benefici economico sociali: Gruppo FS presenta sei studi all'evento UIC Alliance of Universities

(FERPRESS) – Roma, 4 OTT – La presenza dell'alta velocità ferroviaria influenza le scelte formative degli studenti universitari ha impatti sul mercato immobiliare e determina l'integrazione e la crescita economica delle città che collega.

È quanto è emerso – riferisce Fsnews – da un'analisi sugli effetti economici e sociali degli investimenti nell'alta velocità ferroviaria. Lo studio è stato presentato in occasione del “4rd International Workshop on High-Speed Rail socioeconomic impacts”, evento organizzato da UIC Alliance of Universities, una rete accademica globale che comprende università, istituti di tecnologia, politecnici, ingegneria, architettura e business, istituita nel 2015 sotto l'autorità dell'UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie) per lo sviluppo dell'Alta Velocità Ferroviaria (High-Speed Rail -HSR).

Al workshop ha partecipato anche il Gruppo FS con FS Research Centre e le società Trenitalia e Italferr che hanno presentato sei studi che identificano e analizzano, applicando un approccio scientifico basato su modelli e metodologie innovative, le relazioni tra la presenza dei servizi ad alta velocità e i cambiamenti socioeconomici che interessano i territori e le loro popolazioni.

Tra i risultati, ad esempio, è emerso che la presenza di servizi ad alta velocità ferroviaria influenza le scelte di mobilità e formative degli studenti universitari: in media le università localizzate in province raggiunte dai servizi AV beneficiano, negli anni seguenti, di un aumento significativo delle immatricolazioni di studenti fuorisede rispetto alle province non servite.

Esiste anche una relazione tra il sistema AV ed il mercato immobiliare: il caso di studio della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, rivela infatti un aumento del valore

degli immobili residenziali e commerciali, in particolare nelle proprietà situate a 15-30 minuti di viaggio dalla stazione.

La presenza dell'alta velocità determina inoltre integrazione e crescita economica fra le città che collega. Questo è emerso nello studio del legame fra AV e due realtà italiane, Milano-Torino e Roma-Napoli, che per le loro caratteristiche possono essere definite Megalopolis.

In conclusione, gli interventi del Gruppo FS hanno mostrato che l'alta velocità non è solo un modo per ridisegnare la mobilità del paese rendendola più efficiente e sostenibile, ma è anche un efficace strumento per migliorare la qualità della vita in un territorio, ridurre gli squilibri tra le regioni e rafforzare l'efficienza. Per questo motivo gli studi presentati sono anche un primo passo verso la definizione di Linee guida per la valutazione dell'impatto territoriale delle infrastrutture ferroviarie, in grado di prevedere sempre più nel dettaglio i benefici degli investimenti realizzati nell'alta velocità e supportare così i decisori.

FerMerci: il “grido di dolore” del ferroviario merci. Carta, a rischio investimenti, imprese e posti di lavoro

FerMerci, l'associazione degli operatori del trasporto ferroviario delle merci, lancia l'allarme: il comparto viaggia verso la crisi, sono a rischio investimenti, imprese e posti di lavoro. A spiegare le ragioni del “grido di dolore” delle aziende del settore sono il presidente dell'associazione Clemente Carta, e il direttore generale, Giuseppe Rizzi, che contemporaneamente lanciano dieci proposte per salvare le attività delle imprese alle prese con quella che è stata definita la “tempesta perfetta” e 15.000 posti di lavoro.

Spiega Clemente Carta; il trasporto merci è una derivata delle attività industriali e commerciali, e nell'ultimo periodo si sono succeduti eventi come le alluvioni in Emilia Romagna, la guerra in Ucraina, la crisi in Medio Oriente e a Suez, le chiusure dei valichi alpini, che per il trasporto ferroviario merci costituiscono uno dei danni più gravi: il traffico di import export con l'Europa vale 170 milioni di tonnellate di merci, di cui il 34% transita per ferrovia, si può comprendere il danno che hanno comportato le chiusure dei valichi del Gottardo, del Frejus e le difficoltà sugli altri valichi, ha spiegato il presidente di FerMerci. Carta ha poi aggiunto quello che oggi è l'elemento di maggiore preoccupazione: le interruzioni della circolazione ferroviaria per effettuare i lavori di potenziamento della rete previsti dal PNRR, che si svolgono soprattutto di notte e danneggiano esclusivamente il trasporto merci.

Il risultato – ha spiegato ancora Carta – è espresso dalle cifre: nel 2023 – rispetto al 2022 – c'è stato un calo di traffico del – 3,2%, sono state perse 1,7 milioni di tonnellate-km, si calcola che tra il 2023 e il 2026 siano previste 3.000 giornate di interruzioni per lavori che equivalgono alla perdita del 50% della capacità della rete, e il picco dei disagi deve ancora essere raggiunto perché tra fine 2024 e il 2025 è

previsto il massimo sforzo da parte di RFI per completare gli interventi PNRR entro il 2026. Alcune imprese – hanno sottolineato all'unisono il presidente e il direttore generale Rizzi – sono già in crisi e ormai si parla apertamente di timori per il destino per l'occupazione di un settore che conta complessivamente 15.000 addetti, con un indotto che fa ascendere a circa 40.000 il numero delle persone impiegate nelle varie attività.

A queste difficoltà si aggiungono le conseguenze di alcune decisioni del governo che costituiscono per il settore una sorta di vero e proprio "scippo": attraverso una lunga battaglia condotta proprio dalle associazioni del settore – ha spiegato ancora il presidente Carta – erano stati ottenuti finanziamenti per 115 milioni di euro per investimenti nel rinnovo del parco rotabili, e in particolare di nuove locomotive. Sulla base della previsione di queste agevolazioni, le imprese ferroviarie merci hanno effettuato investimenti per 700 milioni di euro, una cifra sette volte superiore al contributo concesso dal governo e approvato dall'Unione europea. A metà di questo percorso, è intervenuto l'ultimo Decreto Omnibus che ha sottratto 55 milioni di euro (quasi la metà) all'investimento iniziale, lasciando alle imprese l'onere di far fronte a contratti già sottoscritti in un periodo di crisi complessiva del mercato per le ragioni illustrate in precedenza. Anche tenendo conto delle difficoltà di bilancio del Ministero dell'Economia, Carta e Rizzi hanno sottolineato l'esigenza che il governo ripristini lo stanziamento iniziale, e per questo l'associazione è impegnata in un confronto continuo e costante con il governo, anche senza scendere ad azioni che possano incrinare i rapporti. Ma la crisi del settore impone che si realizzino altre misure, e per questo l'associazione ha presentato le proprie proposte, inviate dettagliatamente al governo a nome di tutte le imprese del comparto.

A spiegare le ragioni del "grido di dolore" delle aziende del settore sono il presidente dell'associazione Clemente Carta, e il direttore generale, Giuseppe Rizzi, che contemporaneamente lanciano dieci proposte per salvare le attività delle imprese alle prese con quella che è stata definita la "tempesta perfetta" e 15.000 posti di lavoro.

La "tempesta perfetta" la spiega Clemente Carta; il trasporto merci è una derivata delle attività industriali e commerciali, e nell'ultimo periodo si sono succeduti eventi come le alluvioni in Emilia Romagna, la guerra in Ucraina, la crisi in Medio Oriente e a Suez, le chiusure dei valichi alpini, che per il trasporto ferroviario merci costituiscono uno dei danni più gravi: il traffico di import export con l'Europa vale 170 milioni di tonnellate di merci, di cui il 34% transita per ferrovia, si può comprendere il danno che hanno comportato le chiusure dei valichi del Gottardo, del Frejus e le difficoltà sugli altri valichi, ha spiegato il presidente di FerMerci. Carta ha poi aggiunto quello che oggi è l'elemento di maggiore preoccupazione: le interruzioni della circolazione ferroviaria per effettuare i lavori di potenziamento della rete previsti dal PNRR, che si svolgono soprattutto di notte e danneggiano esclusivamente il trasporto merci.

Il risultato – ha spiegato ancora Carta – è espresso dalle cifre: nel 2023 – rispetto al 2022 – c'è stato un calo di traffico del – 3,2%, sono state perse 1,7 milioni di

tonnellate-km, si calcola che tra il 2023 e il 2026 siano previste 3.000 giornate di interruzioni per lavori che equivalgono alla perdita del 50% della capacità della rete, e il picco dei disagi deve ancora essere raggiunto perché tra fine 2024 e il 2025 è previsto il massimo sforzo da parte di RFI per completare gli interventi PNRR entro il 2026. Alcune imprese – hanno sottolineato all'unisono il presidente e il direttore generale Rizzi – sono già in crisi e ormai si parla apertamente di timori per il destino per l'occupazione di un settore che conta complessivamente 15.000 addetti, con un indotto che fa ascendere a circa 40.000 il numero delle persone impiegate nelle varie attività.

A queste difficoltà si aggiungono le conseguenze di alcune decisioni del governo che costituiscono per il settore una sorta di vero e proprio "scippo": attraverso una lunga battaglia condotta proprio dalle associazioni del settore – ha spiegato ancora il presidente Carta – erano stati ottenuti finanziamenti per 115 milioni di euro per investimenti nel rinnovo del parco rotabili, e in particolare di nuove locomotive. Sulla base della previsione di queste agevolazioni, le imprese ferroviarie merci hanno effettuato investimenti per 700 milioni di euro, una cifra sette volte superiore al contributo concesso dal governo e approvato dall'Unione europea. A metà di questo percorso, è intervenuto l'ultimo Decreto Omnibus che ha sottratto 55 milioni di euro (quasi la metà) all'investimento iniziale, lasciando alle imprese l'onere di far fronte a contratti già sottoscritti in un periodo di crisi complessiva del mercato per le ragioni illustrate in precedenza. Anche tenendo conto delle difficoltà di bilancio del Ministero dell'Economia, Carta e Rizzi hanno sottolineato l'esigenza che il governo ripristini lo stanziamento iniziale, e per questo l'associazione è impegnata in un confronto continuo e costante con il governo, anche senza scendere ad azioni che possano incrinare i rapporti. Ma la crisi del settore impone che si realizzino altre misure, e per questo l'associazione ha presentato le proprie proposte, inviate dettagliatamente al governo a nome di tutte le imprese del comparto.

Port&ShippingTech: presentate le tecnologie che stanno rivoluzionando il settore marittimo

(FERPRESS) – Napoli, 3 OTT – Il settore marittimo è investito da multiple ondate di innovazione, che stanno trasformandolo profondamente. Alcune di esse sono state affrontate nella sessione di questa mattina dedicata proprio alla Rivoluzione tecnologica dello shipping di Port&ShippingTech, la mani conference di Nalles Shipping Week, giunta alla sua 16^a edizione.

L'automazione, anche nel marittimo, è una tendenza dominante nel processo di innovazione. A bordo delle navi già moltissime funzioni vengono svolte senza o con pochissimo intervento umano, il prossimo passo è l'autonomia totale. Come è

avvenuto nell'aviazione commerciale e sta avvenendo sui mezzi di superficie, l'avvento delle MASS (Maritime Autonomous Surface Ships) richiede anche un intervento regolatorio e di governance. Lo ha spiegato Francesco Cimmino, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, che ha sottolineato che si tratta di coniugare sviluppo tecnologico e sicurezza della navigazione. Non è una sfida futuribile: in numerosi porti, anche italiani, sono in corso sperimentazioni in vista di raggiungere la capacità di ormeggio autonomo, per esempio i progetti GSAB1 e 2 e 5GMASS, condotti dal Gruppo Grimaldi, l'ultimo dei quali nel porto di Livorno.

L'introduzione di tecnologie avanzate e la riduzione della presenza umana richiede che i porti e le navi siano sempre più standard e conformi alle normative. La tecnologia aiuta a risolvere anche queste nuove sfide. La chiave è la digitalizzazione, come ha spiegato Giuseppe Zagaria di RINA, che offre soluzioni per la compliance, soprattutto se coniugata con strumenti di simulazione e con i big data. Cetena, per esempio, utilizza questa combinazione per effettuare il Port Assesment che consente di ottimizzare la sicurezza nei porti, potendo provare in anteprima, attraverso la simulazione, le manovre delle navi all'interno dei porti. Engineering invece dispone di una piattaforma immersiva per l'analisi dei dati, che ne consente la visualizzazione anche in presenza di interazioni complesse tra diversi sistemi di mobilità. I dati consentono anche di ottimizzare la navigazione con rotte più efficienti e le informazioni sulle condizioni atmosferiche e marine aggiornate in tempo reale, operando anche sul regime della propulsione. Lo fa di routine uno specialista come Wärtsilä.

Le tecnologie nuove hanno un impatto diretto sul lavoro marittimo e, come avviene in altri settori, la chiave è la formazione. Anche qui la tecnologia è la componente abilitante, sia che si tratti di formazione al lavoro sia di formazione continua e aggiornamento. Oggi non si fa formazione nel settore marittimo senza tecnologia, come illustrato dalla parte conclusiva della sessione, un panel verticale dedicato a questo tema. Hanno partecipato i maggiori operatori del settore: Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, IMAT, C.M.A., ForMare e M.A.S.E.

Naples Shipping Week: Agostinelli illustra peculiarità Gioia Tauro che vanta primato nel transhipment in Italia

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 3 OTT – Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, sta partecipando alla sesta edizione della Naples Shipping Week, l'evento dedicato all'economia del mare, che sta animando il capoluogo campano dal 30 settembre al 5 ottobre, attraverso una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale, con il contributo di relatori di prestigio provenienti dal mondo istituzionale, imprenditoriale, scientifico ed accademico.

Tra i vari incontri, il presidente Andrea Agostinelli ha preso parte alla “Bilaterale sullo shipping Italia-Malta”, organizzata dal Propeller Port of Naples e Malta Maritime Summit, evento a cadenza biennale gemellato con la Naples Shipping Week.

Nel corso del dibattito, Agostinelli ha illustrato le peculiarità del porto di Gioia Tauro che, tra luci e ombre, vanta il primato nel settore del transhipment in Italia.

<<Gioia Tauro, dopo dieci anni, è come un figlio, – ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli – il più importante porto nazionale, con infiniti margini di crescita, ma nello stesso tempo è un Colosso di Rodi, con alcune precarietà ed alcuni rischi. Il problema della forza-lavoro e le sue evidenti ripercussioni sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, ad esempio. Gli integrativi per gli artt. 16 che non si firmano, l'avvicendamento degli organici del terminalista MCT e il problema dei picchi di lavoro e della costituzione della Impresa ex art. 17. E poi le Tasse di ancoraggio, parte delle quali restituite agli armatori, mentre a Malta c'è un sistema di detrazioni fiscali ben più significativo. Il cold ironing, per il quale stiamo ancora aspettando l'ultima e decisiva tranche di finanziamento. Siamo noi come Autorità di Sistema – ha aggiunto Agostinelli – che mettiamo 35/40 milioni di euro annui dai nostri bilanci per ristrutturare 5 porti, o per costruire nuove banchine, l'ultima inaugurata due mesi fa, e voi capite che tutto questo non può' bastare, quando il privato investe somme assai più ingenti. Abbiamo un progetto definitivo e lungimirante per allargare l'imboccatura del porto, da 285 a 400, e soprattutto alla quota di -20, da appena 165 a 290. E il finanziamento? Quindi – ha concluso – capirete che la palla passa necessariamente al Governo, alla sua riforma dei porti, ma per quanto mi riguarda, soprattutto alla sua volontà di mantenere e sviluppare la leadership di Gioia Tauro nel segmento del transhipment>>.

L'intervento del presidente Andrea Agostinelli è stato accompagnato, in conclusione, dalla proiezione di uno un cortometraggio, un piccolo capolavoro, che riproduce il porto, le sue navi – le più grandi al mondo – e i suoi dintorni, la costa calabrese tanto famosa per il suo storico e mitologico passato, arricchito dalle musiche inedite del maestro Ennio Morricone, concesse gentilmente dai suoi eredi.

Port&ShippingTech: primo giorno focus su scenario geopolitico e nuove tecnologie

(FERPRESS) – Napoli, 1° OTT – Mancano due giorni al lancio della 16^a edizione di PST-Port&ShippingTech, l'evento nazionale che riunisce l'intero settore dello shipping italiano.

“Quali le rotte per l'Italia marittima tra tecnologie, green e conflitti” è il titolo 2024 della XVI edizione di PST in cui si porrà l'attenzione sulle sfide del Paese per mantenere competitivo il settore dello shipping.

La sessione di apertura sarà incentrata sul ruolo geopolitico dell'Italia, da sempre in bilico tra Mediterraneo e Europa, una dicotomia che diventa particolarmente delicata nel campo dello shipping e delle catene di approvvigionamento. A fronte

delle nuove tecnologie che stanno influenzando il settore e i suoi equilibri, anche all'interno del Mediterraneo, quale ruolo sta giocando l'industria marittima e il sistema innovazione italiano? Nel dettaglio le principali conferenze di giovedì 3 ottobre:

- Italia Paese anfibio – Sessione istituzionale e geopolitica – Sempre più il bilanciamento tra Italia europea e Italia mediterranea diventa difficile. La natura anfibia del nostro Paese sta ora rivelando un fattore critico poiché entrambi gli ambienti in cui si muove l'Italia, Europa e Mediterraneo, necessitano di più risorse, di più attenzione e di più capitale politico e intellettuale, oltre che fisico.

- La filiera dello shipping italiano – stato dell'arte di un settore che sta alla base della possibilità concreta per il Paese di giocare un ruolo attivo nei commerci internazionali e nelle catene di approvvigionamento

- La rivoluzione tecnologica nello shipping – Evoluzione nei sistemi di navigazione, realtà aumentata e simulazione, maritime autonomous systems, digital twins, cyberphysical security, self-defense systems.

Port&ShippingTech è in programma il 3 e 4 ottobre presso il Centro Congressi della Stazione Marittima del capoluogo campano, da sempre la main conference di Naples Shipping Week, la settimana internazionale dello shipping e della cultura del mare, organizzata dal Propeller di Napoli e da Clickutility Team, in programma dal 30 settembre al 5 ottobre.

Naples Shipping Week: Rapporto SRM, i grandi scenari dei container. Uno sguardo alla sfera di cristallo

(FERPRESS) – Napoli, 4 OTT – La Cina sta costruendo una mega nave container capace di trasportare 27.500 TEU, un record assoluto. La nave è stata appena presentata al salone di Amburgo, e presenta non solo dimensioni gigantesche ma anche caratteristiche di innovazione: la Green Sea Lion, la nuova nave portacontainer, sarà green perché avrà una doppia alimentazione, con combustibile tradizionale e gas naturale liquefatto per rispettare i livelli di emissione stabiliti a livello internazionale, e quando ormeggiata in porto avrà anche l'alimentazione elettrica.

I complessi scenari del trasporto marittimo container sono stati esaminati nel Report dell'istituto di ricerca SRM-Intesa San Paolo presentato in occasione di Port&ShippingTech di Naples Shipping Week. Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di SRM, ha descritto le grandi tendenze del mondo dei container, con proiezioni che hanno cercato di descrivere le prospettive al 2028 e per alcuni aspetti fino al 2050.

Il primo dato evidenziato dalla ricerca è che il trasporto container crescerà comunque, frenato semmai da eventi temporanei ma comunque in fase di espansione. La crescita stimata al 2028 è pari al 14,2% per un totale di 989,1 milioni di movimenti marittimi. Il traffico si dividerà per il 73% verso i porti gateway e per il

27% verso i porti di transhipment. Nel contesto europeo, è prevista una crescita del 16% dei porti del Mediterraneo e del 14% per i porti del Nord Europa, proseguendo in quel lento riequilibrio già in atto da tempo.

Nel contesto mondiale, il Report SRM mette in evidenza che la rotta Asia-Europa è quella che vedrà la maggiore crescita di capacità delle grandi navi portacontainer rispetto alla rotta Transatlantica e alla rotta Transpacificca, ponendo problemi di accessibilità nei porti esaminati nelle fasi successive del convegno.

Una nave di 24.000 TEU ha bisogno di sei gru per la movimentazione dei container per un costo tra i 100 e 130 milioni di euro, ma i container una volta scaricati hanno bisogno di essere movimentati via terra, e anche qui i numeri sono impressionanti: servono 50 treni lunghi 700 metri o 3600 camion, che a loro volta hanno bisogno di strade ed autostrade in grado di smaltire un traffico di tali dimensioni.

Il gigantismo navale fa l'interesse delle grandi compagnie di navigazione, ma in realtà non rappresentano un miglioramento complessivo dell'efficienza della catena logistica. Mario Draghi, nel Report per la competitività dell'Europa, ha intravisto la necessità di investimenti per 800 milioni di euro l'anno per migliorare la capacità della rete TEN-T per sviluppare il trasporto intermodale e la crescita di efficienza della logistica.

Il Rapporto SRM ha esaminato anche i fattori di competitività per il futuro, e – oltre al miglioramento dell'efficienza- oggi il fattore decisivo diventa la sostenibilità, e quindi gli investimenti in carburanti alternativi. A livello europeo, per incentivare la transizione energetica è stata adottata una legislazione sulle emissioni denominata ETS, che però è aspramente criticata dal mondo marittimo non solo perché rappresenta una tassazione (e quindi un costo) che rischia di penalizzare il naviglio europeo rispetto agli paesi del contesto globale che non adottano tali limiti, ma soprattutto perché le somme incassate con questa tassa non vengono poi destinate al settore navale e al miglioramento dei suoi livelli di efficienza energetica.

Nella sessione dedicata ad approfondire i temi del Rapporto SRM sono intervenuti i maggiori protagonisti del settore logistico marittimo: Claudio Abbate, vice presidente gruppo MSC; Luigi Di Benedetto, office manager Hapag Lloyd; Sabrina Falceri, Med Business Head Evergreen group; Antonio Barbara, Managing director di HHLA Italy (porto di Trieste); Marco Conforti, presidente PSA Italy; Nicola Paradiso, Director strategy Contship Italia Group.

Naples Shipping Week: Rixi, intermodalità strategica per Paese per creazione secondo pilastro logistico

(FERPRESS) – Napoli, 4 OTT – Intervenendo a Port&ShippingTech, main conference alla Naples Shipping Week, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: "l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle

realità oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo.

Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale, per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali – prosegue il viceministro – anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi. Altra idea vincente – conclude Rixi – per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale”.

REGIONE LAZIO

WizzAir inaugura nuovo centro di formazione piloti all'aeroporto di Roma Fiumicino

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – WizzAir, la compagnia aerea più sostenibile al mondo*, ha ufficialmente inaugurato il suo nuovo centro di addestramento per piloti in Italia presso l'aeroporto di Roma Fiumicino con un investimento di oltre 38 milioni di euro. Questa struttura all'avanguardia rappresenta il secondo centro di formazione della compagnia e il primo al di fuori dell'Ungheria. Il nuovo centro offrirà formazione continua a oltre 4.800 piloti ogni anno, confermando l'impegno della compagnia nei confronti dei più elevati standard di sicurezza e innovazione nel settore dell'aviazione.

La cerimonia di inaugurazione si è tenuta oggi, 1° ottobre 2024, con gli interventi del CEO di Wizz Air Jozsef Varadi, del CEO di Aeroporti di Roma Marco Troncone e del Vice President, EMEA Commercial Aviation di CAE James Cahill.

Jozsef Varadi, CEO di Wizz Air, ha commentato a margine della cerimonia: "Questo nuovo training center a Roma è un segno del costante impegno di Wizz Air a investire nel futuro dell'aviazione e nei suoi dipendenti. I nostri piloti sono il fulcro delle operazioni dell'azienda: questa struttura garantirà loro una formazione continua il più avanzata e rigorosa possibile. L'Italia rappresenta uno dei mercati chiave di Wizz Air, in cui disponiamo già di cinque basi e oltre 20 aeromobili all'avanguardia: questo investimento consolida quindi ulteriormente la nostra presenza di lunga data nella Regione".

Situata a pochi passi dal Terminal 1 dell'aeroporto di Roma Fiumicino, la struttura, di oltre 2.500 metri quadrati, è composta da sale briefing, spazi per la formazione teorica e una sala equipaggiata con due simulatori di volo CAE per Airbus A320 completi e ultramoderni. Un terzo simulatore sarà installato nel 2025. Questi simulatori, dotati di visuali ad alta fedeltà, un ambiente di cockpit immersivo e dinamiche di volo realistiche, permetteranno a oltre 4.800 piloti di sottoporsi a formazione ricorrente annualmente, supportando le operazioni in espansione di Wizz Air.

Marco Troncone, CEO di Aeroporti di Roma, società del Gruppo Mundy: "Questo nuovo training center ad elevato contenuto tecnologico, sviluppato all'interno del nostro Aeroporto stellato grazie ad un significativo investimento da parte di uno degli operatori a maggiore crescita in Europa, testimonia l'attrattività di Fiumicino sul mercato aeronautico come base di sviluppo di lungo termine. Questa nuova progettualità, che auspichiamo possa sviluppare anche nuove opportunità professionali per il territorio e la sua comunità, si inserisce perfettamente all'interno della nostra visione strategica, di cui l'innovazione e lo sviluppo del capitale umano rappresentano dei pilastri-cardine per raggiungere uno sviluppo sostenibile nel medio-lungo periodo". L'AD Troncone ha poi sottolineato la collaborazione tra Wizz

Air e ADR, evidenziando il ruolo chiave di Roma Fiumicino come aeroporto a 5 stelle Skytrax e confermato da ACI Europe come miglior aeroporto d'Europa per la sesta volta dal 2018.

Il nuovo centro di formazione di Wizz Air a Roma si basa sul successo della struttura di Budapest, che, fin dalla sua apertura avvenuta sei anni fa, ha fornito oltre 98.000 ore di addestramento. L'aggiunta di questa nuova struttura rafforza ulteriormente la posizione di Wizz Air come leader nell'aviazione europea, con un forte focus sull'investimento nella formazione continua e nell'apprendimento dei propri dipendenti.

[/d]

ROMA CAPITALE

ANAV: l'aumento del 200% delle tariffe per l'accesso dei bus turistici a Roma è inaccettabile

(FERPRESS) – Roma, 30 SET – “Nessuna discriminazione nell'accesso dei bus turistici alla città di Roma durante l'anno giubilare 2025”, è quanto richiesto da Nicola Biscotti, Presidente di ANAV, l'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori di Confindustria, che rappresenta le imprese private operanti nel settore del trasporto passeggeri su autobus.

La richiesta arriva all'indomani della pubblicazione dell'ordinanza commissariale che prevede un aumento delle tariffe per l'accesso dei bus turistici all'area semi-centrale di Roma, con incrementi fino al 200%, valido per tutto il periodo del Giubileo.

“Mentre assistiamo alla proliferazione di nuove forme di mobilità, come le 'golf car', che invadono la città senza regolamentazione adeguata – dichiara Biscotti – l'ordinanza di Roma Capitale, seppur con l'obiettivo condivisibile di ridurre la pressione nelle zone di maggior affluenza turistica e religiosa, ha introdotto senza preavviso né consultazione delle parti sociali un aumento spropositato delle tariffe, pari al 200%, per l'accesso dei bus turistici alla ZTL B. Ciò costringerà i vettori a fermarsi nelle aree periferiche della città o, peggio, potrebbe dissuadere molti pellegrini dal partecipare al Giubileo”.

“Si tratta di un provvedimento punitivo – prosegue Biscotti nella nota inviata ai Ministri Salvini e Santanchè, nonché al Commissario per il Giubileo Gualtieri – un aumento ingiustificato che penalizza un'intera filiera industriale e una specifica categoria di viaggiatori, spesso fragili, che scelgono il trasporto collettivo su autobus per eventi di tale portata. Chiediamo un immediato ripensamento e l'intervento dei Dicasteri competenti affinché venga emanato al più presto il decreto del Ministero dei Trasporti sui limiti tariffari per l'accesso alle zone a traffico limitato”.

...



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

Roma: modificato sistema tariffario per bus turistici in occasione del Giubileo

(FERPRESS) – Roma, 30 SET – È stata pubblicata l'Ordinanza commissariale che modifica il sistema tariffario dei permessi da rilasciare ai Bus turistici per la circolazione sul territorio di Roma Capitale, in occasione del Giubileo 2025.

L'Ordinanza determina una rimodulazione temporanea del sistema tariffario dei permessi Bus turistici per la circolazione sul territorio di Roma Capitale per l'annualità 2025, al fine di razionalizzare i flussi in spostamento sul territorio in occasione del Giubileo, con l'adozione di misure indispensabili allo scopo di ridurre l'utilizzo delle aree centrali (ZTL B) in luogo di quelle dislocate nelle aree periferiche (ZTL A), con cambio modale e raggiungimento mediante i servizi TPL delle aree centrali, che saranno caratterizzate da una più che rilevante presenza turistica.

L'Ordinanza determina una rimodulazione del costo unitario dei permessi giornalieri e a carnet per i Bus Turistici dal 24 dicembre 2024 al 6 gennaio 2026, con una riduzione del costo dei permessi per il raggiungimento delle postazioni di sosta nella ZTL Bus A pari al 27% e un aumento del circa 200% degli importi dei permessi per l'accesso e la circolazione nella ZTL Bus B, sia per quanto riguarda i permessi giornalieri che quelli a carnet.

Contestualmente, al fine di favorire ulteriormente il sistema di intermodalità con i servizi TPL per il raggiungimento delle aree centrali del territorio, viene introdotto uno specifico biglietto BIRG – TPL, rilasciato in favore di coloro che usufruiranno dei servizi di trasporto a mezzo Bus Turistici che utilizzano le aree di sosta periferiche, al costo ridotto di 1 €, in luogo della tariffa ordinaria pari a 8 €.

“Anche in vista del Giubileo – ha dichiarato il Sindaco di Roma Roberto Gualtieri – è necessario adottare iniziative per mitigare l'impatto dei bus turistici sul traffico della città, per rendere più sostenibili gli spostamenti di pellegrini, turisti e cittadini romani. Il contenuto dell'ordinanza si muove proprio su queste due direttrici: quella della mobilità sostenibile, favorendo economicamente l'interscambio del mezzo privato con quello pubblico e quella del decongestionamento del traffico nel centro della città”.

“L'Ordinanza – ha commentato l'Assessore alla Mobilità Eugenio Patanè – risponde all'esigenza di decongestionare il centro storico e far sì che sempre più persone arrivino in centro con mezzi sostenibili o con il trasporto pubblico locale. L'aumento delle tariffe per arrivare in centro è volto a disincentivare l'utilizzo di mezzi pesanti ed è soltanto uno di una serie di provvedimenti tendenti a raggiungere lo stesso obiettivo”.

ATAC: al via nuovo bando per la selezione di autiste e autisti

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – ATAC ha pubblicato un nuovo bando per la ricerca di Operatori di Esercizio da inserire nel proprio organico anche nel corso del 2025.

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 1 ottobre al 7 ottobre 2024

La ricerca mira a costituire un bacino da cui l'azienda attingerà, una volta individuati i fabbisogni, per accompagnare il rilancio del servizio di trasporto pubblico di Roma.

Il nuovo bando per selezionare i conducenti è stato pubblicato nella sezione del sito "Lavora con noi", dove sono indicate le modalità di partecipazione alla selezione, che verrà svolta da un soggetto esterno.

Fra i requisiti richiesti, l'aver compiuto i 21 anni e non avere superato i 55 anni (54 anni e 364 giorni); essere in possesso dei documenti di guida previsti dalle norme, della cittadinanza italiana o di altro Stato dell'Unione Europea o, per i cittadini extra UE, essere in possesso di regolare permesso di soggiorno.