

News Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 31 dal 14 ottobre al 21 ottobre 2024

con la collaborazione di



Sommario

INTERNAZIONALE.....	4
"SouthH2 Corridor": firmato MoU per effettuare studi fattibilità produzione idrogeno verde in Algeria.....	4
Parlamento Ue: eurodeputati Commissione trasporti aprono la strada al voto finale sul Cielo unico europeo	4
"It feels bigger than it looks". Il Gruppo Škoda presenta nuovo concept di treno per viaggi notturni.....	5
Commissione Ue: ok a regime di aiuti francese a sostegno del settore del trasporto merci ferroviario	8
Aperto il Bando Europeo CEF Transport 2024: progetti per il potenziamento della rete TEN-T	8
ITALIA.....	9
CdM: disegno di legge di bilancio, rifinanziamento gestione infrastruttura ferroviaria, contratto di programma RFI.....	9
PNRR: pubblicati avvisi per selezionare progetti su colonnine di ricarica elettrica	11
ANAV festeggia gli 80 anni	11
ITA Airways: da oggi in vendita i voli in continuità territoriale su Alghero	13
Regionale: da domani biglietto digitale acquistabile anche in biglietteria	13
Federmobilità, Ruzziconi: Abbiamo bisogno di Agenzie di Mobilità diffuse ed omogenee su tutto il territorio nazionale.....	15
RFI: Strisciuglio, 1.000 cantieri ogni giorno, +15% interferenze. Rigenerazione rete, nel 2024 investimenti a 9,1 mld.....	15
Trasporto a temperatura controllata: l'analisi di Uomini e trasporti delle dinamiche della logistica agroalimentare	17
Tecnobus lancia la sua sfida per il cambiamento ad aziende e istituzioni. L'intervista al CEO Paolo Marini Durante European Mobility Expo di Strasburgo...	18
Atlante e Telepass insieme per la ricarica rapida di veicoli elettrici in Italia	21
REGIONE LAZIO	23
Lazio: presentata la proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata	23
ROMA CAPITALE	25

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 14 ottobre al 21 ottobre 2024

Roma: Giunta approva linee guida per predisposizione nuovo Contratto di Servizio
tra Roma Capitale e Atac25
.....27

INTERNAZIONALE

“SouthH2 Corridor”: firmato MoU per effettuare studi fattibilità produzione idrogeno verde in Algeria

(FERPRESS) – Milano, 15 OTT – SONATRACH (Algeria), SONELGAZ (Algeria), VNG (Germania), Snam (Italia), SEACORRIDOR (Italia) e VERBUND GREEN HYDROGEN (Austria) hanno firmato oggi un Memorandum d'Intesa per condurre congiuntamente gli studi necessari lungo l'intera catena del valore dell'idrogeno, al fine di valutare la fattibilità e la redditività di un progetto integrato per la produzione di idrogeno verde in Algeria, destinato a rifornire il mercato europeo attraverso il “SouthH2 Corridor”.

La cerimonia della firma si è svolta presso il Centro Congressi di Orano (CCO) ed è stata presieduta dal Ministro dell'Energia e delle Miniere, il Sig. Mohamed Arkab, alla presenza dei membri del Governo, delle loro Eccellenze gli Ambasciatori di Italia, Germania e Austria, nonché del Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo SONATRACH, il Sig. Rachid Hachichi, del Presidente e Amministratore Delegato di SONELGAZ, il Sig. Mourad Adjal, del Sig. Hans-Joachim Polk, membro del Consiglio di Amministrazione di VNG, del Sig. Sergio Molisani, Chief International Officer di Snam, del Sig. Francesco Caria, Amministratore Delegato di SEACORRIDOR e del Sig. Franz Helm, Managing Director di VERBUND GREEN HYDROGEN.

Questo Memorandum d'Intesa consentirà alle parti di esaminare congiuntamente l'opportunità di implementare un progetto integrato multi-stakeholder lungo tutta la catena del valore dell'idrogeno verde utilizzando il SouthH2 Corridor.

Il SouthH2 Corridor giocherà un ruolo fondamentale nella riduzione della dipendenza energetica dalle fonti fossili e nella promozione della transizione energetica verso un'economia sostenibile e a basse emissioni di carbonio.

La realizzazione di questo ambizioso progetto ha il potenziale per soddisfare il fabbisogno di energia verde dell'Europa e, allo stesso tempo, permetterà di rafforzare la posizione dell'Algeria come importante fornitore energetico per l'Europa.

Parlamento Ue: eurodeputati Commissione trasporti aprono la strada al voto finale sul Cielo unico europeo

(FERPRESS) – Roma, 16 OTT – Lunedì, la commissione trasporti del Parlamento europeo ha votato per approvare le modifiche alle regole del Cielo unico europeo, per garantire una migliore gestione dello spazio aereo europeo ottimizzando le rotte aeree e riducendo i ritardi.

La bozza di norme concordata informalmente lo scorso marzo dalla presidenza belga del Consiglio e dai negoziatori del Parlamento, guidata dagli ex relatori del Parlamento europeo Marian-Jean Marinescu (PPE, Romania) e Bogusław Liberadzki

(S&D, PL) e ora ripresa da Jens Gieseke (PPE, DE) e Johan Danielsson (S&D, SE) , riforma le cosiddette regole del Cielo unico europeo.

L'accordo introduce piani di performance per i servizi di navigazione aerea per migliorare la gestione della rete dello spazio aereo dell'UE, con obiettivi vincolanti e incentivi per rendere i voli più efficienti e rispettosi dell'ambiente. Verrebbe istituito un Performance Review Board consultivo indipendente per aiutare la Commissione e gli Stati membri a prendere decisioni sull'attuazione di questi piani.

Gli eurodeputati hanno ottenuto nei negoziati disposizioni per far sì che i servizi di navigazione aerea e la gestione della rete contribuiscano alla neutralità climatica. In base alle nuove norme, la Commissione adotterà obiettivi di prestazione dell'UE su capacità, efficienza dei costi, fattori climatici e ambientali per i servizi di navigazione aerea. Le prestazioni di questi servizi rispetto a questi obiettivi saranno riviste almeno ogni tre anni.

La raccomandazione di accettare la posizione del Consiglio sulle modifiche alle nuove regole, che è stata il risultato dei negoziati del trilatero, è stata approvata dalla Commissione trasporti e turismo con 30 voti a favore, uno contrario e cinque astensioni.

Ora deve ottenere il via libera dall'intera Camera (possibilmente durante la plenaria di ottobre II) prima di poter entrare in vigore.

"It feels bigger than it looks". Il Gruppo Škoda presenta nuovo concept di treno per viaggi notturni

(FERPRESS) – Roma, 17 OTT – Il Gruppo Škoda ha introdotto una soluzione innovativa per i viaggi in treno notturno: il concetto "Sleep in Motion". Questo design rivoluzionario, sviluppato dai designer dell'ufficio austriaco del Gruppo Škoda e presentato durante InnoTrans 2024 sotto forma di mock-up, migliora il comfort, la privacy e l'efficienza operativa mantenendo un'elevata capacità di passeggeri. Affrontando le sfide degli attuali layout dei treni notturni, il Gruppo Škoda sta stabilendo un nuovo standard per i viaggi in treno.

"Il concetto di 'Sleep in Motion' dimostra la nostra capacità di fornire soluzioni lungimiranti che affrontano sia le esigenze dei passeggeri sia le sfide operative", ha affermato Jan Harder, Presidente Region West and North di Škoda Group. "Il nostro design migliora il comfort e la privacy senza sacrificare la capacità. Riteniamo che questo concetto sia un vero punto di svolta per il settore dei treni notturni, rendendo i viaggi in treno più attraenti e sostenibili. In questo momento, stiamo già offrendo attivamente questa soluzione ai nostri clienti".

I treni notturni sono fondamentali per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, offrendo un'alternativa ecologica che rende il tempo di viaggio meno invasivo. Tuttavia, le attuali flotte di treni notturni sono obsolete, con comfort insufficiente, mancanza di privacy e un'atmosfera angusta. Le opzioni esistenti come gli scompartimenti a 6 cuccette massimizzano la capacità ma compromettono il

comfort, mentre gli scompartimenti a 4 cuccette offrono un'esperienza più piacevole ma riducono l'efficienza dello spazio e aumentano i costi.

"Il nostro design migliora il comfort e la privacy senza sacrificare la capacità", ha dichiarato Jan Harder, Presidente Regione Ovest e Nord presso Škoda Group.

Nuovo concept del Gruppo Škoda, che ha ricevuto un brevetto di recente, affronta queste sfide con un design rivoluzionario. Il concept presenta una geometria del letto ottimizzata, tra cui cuccette non rettangolari, che consentono comode posizioni di riposo e libertà di movimento senza ridurre la capacità. Le cabine sono disposte in unità doppie, offrendo due scomparti privati con comodo accesso e una gamma di caratteristiche, tra cui:

Materassi spaziosi lunghi 200 cm e larghi fino a 85 cm

Un finestrino per ogni passeggero che funge anche da uscita di emergenza

Altezza della cabina di 90 cm per il comfort

Deposito bagagli dedicato a livello del pavimento

Spazio per bagaglio a mano all'interno della cabina per maggiore sicurezza

Luci, prese di ricarica e altre caratteristiche per un elevato comfort.

Questa disposizione offre la privacy della business class unita all'efficienza della super-economy class. Trasforma l'esperienza del treno notturno in un viaggio più comodo, sicuro e piacevole. La larghezza alternata delle passerelle e gli spazi dedicati ai bagagli contribuiscono a creare una sensazione di spaziosità mantenendo al contempo l'efficienza operativa.

"Il nostro nuovo concetto di treno notturno è un forte esempio della nostra capacità di innovare, ma lo vediamo solo come l'inizio", ha affermato Martin Zsifkovits, amministratore delegato di Škoda Group Austria. "Ciò che abbiamo creato è un prototipo che mostra una nuova direzione per i viaggi in treno notturno, ma rimaniamo impegnati a perfezionarlo e migliorarlo. La cabina attuale esiste come un mock-up e stiamo raccogliendo attivamente feedback da passeggeri e parti interessate. Ogni intuizione che riceviamo è preziosa e ci aiuterà a perfezionare il design per soddisfare le aspettative sia degli operatori che dei viaggiatori".

L'idea delle cabine letto è stata presentata da Wilhelm Berbig della filiale austriaca in una sfida di innovazione interna organizzata da Škoda Group tra entità e paesi.

"Sleep in Motion" ha vinto la sfida nella sua ultima edizione ed è un ottimo esempio del fatto che la sfida per l'innovazione è fondamentale.

DHL Express Italy: Franco, 180 mln ad aeroporti per sostegno crescita export PMI (FERPRESS) – Firenze, 18 OTT – Dal 2020 a oggi, DHL Express Italy ha investito 180 milioni di euro nelle proprie infrastrutture aeroportuali italiane per sostenere la crescita del trasporto aereo merci, che la IATA prevede in aumento del 3% annuo per i prossimi 20 anni. Dopo gli investimenti effettuati su Pisa, Malpensa, Napoli e Bologna, sono previsti ulteriori sviluppi su Roma e Venezia.

"I gateways aeroportuali e l'intera operatività aeroportuale sono di fondamentale importanza per DHL Express, poiché consentono di offrire il nostro servizio aereo espresso internazionale, grazie al quale possiamo connettere le imprese italiane e il

Made in Italy con il mondo”, ha dichiarato Nazzarena Franco, CEO di DHL Express Italy, intervenendo al convegno di presentazione del Fact Book 2024 del Centro ICCSAI Transport and Sustainable Mobility, tenutosi oggi a Firenze.

Grazie alla presenza capillare con 77 service center sul territorio italiano e ai collegamenti con 220 Paesi, tramite voli verso i principali centri del commercio mondiale, DHL Express supporta le imprese italiane nel processo di internazionalizzazione e nell'accesso alle opportunità offerte dai mercati esteri. L'azienda, grazie anche a un team di esperti in tematiche commerciali, doganali e di customer service, affianca le piccole e medie imprese in ogni aspetto del business, promuovendo la crescita dell'industria italiana a livello globale.

Secondo i dati dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, il 25% dell'export extra UE è gestito dai corrieri espressi internazionali. ” Il ruolo degli aeroporti italiani è cruciale in questo contesto: le infrastrutture e i servizi per garantire la fluidità dei flussi logistici e la competitività del nostro sistema, rappresentano un elemento chiave per accelerare i processi di spedizione e consegna, riducendo tempi e costi e facilitando l' internazionalizzazione delle imprese del tessuto industriale italiano. “, ha concluso Nazzarena Franco.

Darsena Europa: Giani, così Livorno al centro delle grandi rotte internazionali

(FERPRESS) – Livorno, 17 OTT – Proseguono i lavori preliminari alla Darsena Europa, il grande progetto da completare entro il 2028 che farà crescere il porto di Livorno. In particolare vanno spediti gli interventi, da ultimare entro la fine dell'anno, che riguardano la vasca di colmata su cui cresceranno piazzali e banchine carrabili. Il presidente della Toscana Eugenio Giani ha partecipato nel pomeriggio ad un sopralluogo per rendersi personalmente conto dell'andamento dei lavori.

“La piattaforma Europa, base per la Darsena Europa, sta prendendo forma, anche visivamente tra scogliere e colmate – commenta -. Sarà il punto di partenza per realizzare la banchina dove, in alcuni tratti, le navi avranno un pescaggio garantito da 17 a venti metri rispetto ai dodici attuali”. “La conseguenza – sottolinea – è evidente: questo vuol dire introdurre Livorno nelle rotte delle grandi linee internazionali marittime con una movimentazione di merci senza precedenti in Italia”.

“Per il progetto della Darsena Europa – prosegue Giani – la Regione ha stanziato 200 milioni di euro. Vogliamo portare Livorno al centro del commercio marittimo internazionale, convinti che la Darsena possa essere una base infrastrutturale foriera di una sviluppo economico di grande portata”.

Commissione Ue: ok a regime di aiuti francese a sostegno del settore del trasporto merci ferroviario

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – La Commissione Ue autorizza un regime di aiuti francese da 959 milioni di euro a sostegno del settore del trasporto merci ferroviario. La Commissione europea ha autorizzato, ai sensi delle norme UE sugli aiuti di Stato, un regime di aiuti francese per un importo di 959 milioni di euro volto a promuovere il trasferimento modale.

Nell'ambito del regime, il sostegno assumerà la forma di una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per gli anni 2020-2024.

La misura rientra nella strategia nazionale per lo sviluppo del trasporto merci ferroviario. L'obiettivo principale del regime di sostegno al trasporto merci ferroviario è sostenere gli operatori del trasporto merci ferroviario in Francia, che hanno visto diminuire la propria quota di mercato (tra l'altro, a causa delle conseguenze economiche della pandemia di Covid-19) e contribuire così a un trasferimento modale da strada alla ferrovia.

La Commissione ha valutato il regime alla luce delle norme UE sugli aiuti di Stato, e in particolare degli orientamenti sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie. La Commissione ha concluso che il regime è necessario e proporzionato per promuovere il trasporto ferroviario, che è meno inquinante del trasporto stradale e riduce la congestione stradale. Il regime sarà quindi vantaggioso sia per l'ambiente che per la mobilità. Inoltre, l'aiuto costituisce un incentivo efficace poiché, in assenza di finanziamenti pubblici, i beneficiari non svolgerebbero o svolgerebbero meno attività legate al trasporto ferroviario di merci. In definitiva, la Commissione ha ritenuto che la misura contribuirà al coordinamento dei trasporti e faciliterà il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, senza distorcere indebitamente la concorrenza. Su questa base, la Commissione ha autorizzato il regime francese ai sensi delle norme UE sugli aiuti di Stato.

Aperto il Bando Europeo CEF Transport 2024: progetti per il potenziamento della rete TEN-T

(FERPRESS) – Roma, 15 OTT – Da oggi è possibile inviare al MIT le proposte per partecipare al bando CEF Transport 2024, pubblicato dalla Commissione europea nell'ambito della Connecting Europe Facility (CEF), uno strumento di finanziamento che sostiene progetti per il potenziamento e miglioramento delle infrastrutture di trasporto europee.

Il bando, gestito dall'Agenzia esecutiva CINEA, prevede una dotazione finanziaria di 960 milioni di euro.

I promotori interessati devono inviare le proposte al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 19 dicembre 2024, per una prima valutazione funzionale al rilascio di una lettera di supporto.

Le proposte dovranno essere trasmesse all'indirizzo PEC del Direttore Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali: dg.prog@pec.mit.gov.it.

Il CEF Transport 2024 finanzia progetti che mirano a sviluppare infrastrutture di trasporto sostenibili e intelligenti, favorire l'interoperabilità tra diverse modalità di trasporto ed aumentare la resilienza della rete TEN-T, in particolare per quanto riguarda la sicurezza e la capacità di rispondere agli eventi naturali.

La lettera di supporto del MIT, basata su una verifica di compatibilità e coerenza con le priorità strategiche nazionali nel settore dei trasporti, è indispensabile per l'invio delle proposte tramite la piattaforma europea "Funding&Tenders" entro il 21 gennaio 2025.

Il bando è aperto a tutti i soggetti aventi personalità giuridica, tra cui enti pubblici, aziende e organizzazioni internazionali. Maggiori dettagli sono disponibili al seguente [link](#).

ITALIA

CdM: disegno di legge di bilancio, rifinanziamento gestione infrastruttura ferroviaria, contratto di programma RFI

(FERPRESS) – Roma, 16 OTT – Il Consiglio dei Ministri riunitosi martedì 15 ottobre 2024, ha approvato diversi provvedimenti. Tra questi:

DECRETO ECONOMICO-FISCALE: Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente Giorgia Meloni e del Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, ha approvato un decreto-legge che introduce misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali. Tra le principali previsioni, tre rifinanziamenti per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, il contratto di programma RFI e il servizio civile universale.

Ci sono poi le misure in materia di PNRR: si introduce un complesso di misure urgenti per rafforzare le misure già previste per la riduzione dei tempi di pagamento, dando attuazione alla milestone M1C1-72-bis del PNRR.

In particolare, si introduce l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di adottare, annualmente, un piano dei flussi di cassa, contenente un cronoprogramma dei pagamenti e degli incassi relativi all'esercizio di riferimento, sulla base di modelli elaborati dal Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato.

Inoltre, lo stesso Ministero, al fine di consentire alle amministrazioni centrali titolari di misure del PNRR, di poter avere la disponibilità delle risorse necessarie per i trasferimenti in favore dei soggetti attuatori degli interventi, effettuerà, a titolo di anticipazione, i suddetti trasferimenti a carico delle risorse del Fondo Next generation Eu – Italia nel termine di 15 giorni decorrenti dalle richieste formulate dalle predette amministrazioni attraverso il sistema informatico ReGis. Tali richieste devono attestare, in particolare, l'esigenza di liquidità per far fronte alle erogazioni in favore dei soggetti attuatori degli interventi del PNRR. Su richiesta formulata dalle amministrazioni titolari di misure PNRR, il Ministero dell'economia e delle finanze potrà effettuare anticipazioni di cassa nei limiti delle disponibilità esistenti.

.....

DISEGNO DI LEGGE DI BILANCIO 2025 E DOCUMENTO PROGRAMMATICO DI BILANCIO

1. Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027 (disegno di legge)
2. Documento programmatico di bilancio

Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, ha approvato il disegno di legge recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027. Inoltre, il Ministro Giorgetti ha illustrato il Documento programmatico di bilancio (DPB) che, conformemente a quanto previsto dalla normativa, sarà trasmesso al Parlamento e alla Commissione europea.

Il disegno di legge di bilancio, in linea con l'approccio serio e responsabile dei provvedimenti economici approvati finora dal Governo, dispone interventi con effetti pari, in termini lordi, a circa 30 miliardi nel 2025, più di 35 miliardi nel 2026 e oltre 40 miliardi nel 2027.

Tenuto conto del nuovo quadro di regole europee e del contesto economico, negativamente influenzato dall'incertezza globale connessa alla prosecuzione del conflitto russo-ucraino e al peggioramento della crisi in Medio Oriente, le misure contenute nel provvedimento si concentrano sulla riduzione della pressione fiscale e sul sostegno ai redditi medio-bassi dei lavoratori dipendenti e dei pensionati. Sono previste, inoltre, risorse per il rinnovo dei contratti della pubblica amministrazione, per il rifinanziamento del fondo sanitario nazionale e per sostenere le famiglie numerose e incentivare la natalità.

.....

ACCISE

Revisione delle disposizioni in materia di accise (decreto legislativo – esame preliminare)

Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo di revisione delle disposizioni in materia di accise.

PNRR: pubblicati avvisi per selezionare progetti su colonnine di ricarica elettrica

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha pubblicato due nuovi avvisi per la presentazione di progetti per realizzare infrastrutture di ricarica elettrica sulle strade extraurbane e nei centri urbani.

L'intervento rientra nella misura del PNRR dedicata allo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità elettrica.

Le risorse finanziarie per le infrastrutture lungo le strade extraurbane sono pari a circa 319 milioni di euro, mentre 209 milioni di euro sono le risorse destinate per le stazioni nelle zone urbane.

Gli avvisi sono rivolti alle imprese di qualsiasi dimensione e operanti in tutti i settori o ai raggruppamenti temporanei.

Rispetto ai bandi precedenti, quelli appena pubblicati, contengono alcune modifiche che mirano a facilitare la massima partecipazione da parte dei soggetti interessati. Il MASE sta creando le condizioni affinché gli operatori possano dare impulso alla realizzazione di una capillare rete di infrastrutture di ricarica sul territorio nazionale.

Le istanze di ammissione al beneficio potranno essere presentate tramite l'apposita piattaforma predisposta dal GSE, che sarà accessibile dal 29 ottobre al 13 novembre 2024.



ANAV festeggia gli 80 anni

Celebrati a Monopoli gli 80 anni dell'associazione che ha dato un forte contributo al cambiamento della mobilità e del viaggio in autobus. In occasione dell'80° anniversario dalla sua fondazione, l'ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori – Confindustria) ha celebrato sabato

19 ottobre a Monopoli (BA) il suo ruolo cruciale nel rinnovamento del settore della mobilità e del trasporto pubblico con autobus. Durante la celebrazione è stato presentato uno studio realizzato dal Politecnico di Milano dal titolo "Analisi delle opportunità e delle criticità per la transizione energetica nel TPL in Italia", a cura del Prof. Pierluigi Coppola, che ha messo in luce i vantaggi di una transizione graduale verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia. Lo studio ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus, riducendo l'età media dei veicoli e contribuendo significativamente alla sostenibilità del settore. Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco, abbassandola stabilmente di oltre un anno rispetto allo scenario completamente elettrico.

«I risultati dello studio mostrano come una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del TPL consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano», ha commentato Nicola Biscotti, Presidente ANAV.

La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. «In caso di una transizione rapida all'elettrico – ha dichiarato Nicola Biscotti – questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile». Questo dimostra che una transizione graduale non compromette la riduzione delle emissioni, ma permette di ottenere maggiori benefici in termini di rinnovo del parco e riduzione dell'età media.

Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli, soprattutto per il trasporto extraurbano, e l'incertezza sui costi dell'energia.

Per quanto riguarda il settore extraurbano, i risultati sono ancora più rilevanti: un approccio graduale consente di sostituire circa la metà della flotta attuale, riducendo l'età media di quasi tre anni rispetto agli scenari più restrittivi imposti dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile.

Lo studio del Politecnico ha inoltre indicato la necessità di incrementare le risorse a partire dal 2026, quando si esauriranno i fondi del PNRR. Si stima che un aumento di almeno 500 milioni di euro annui sia essenziale per mantenere l'età media del parco autobus al di sotto dei 10 anni, migliorando l'attrattività del trasporto pubblico e incentivando lo shift modale, riducendo così l'uso dell'auto privata.

ITA Airways: da oggi in vendita i voli in continuità territoriale su Alghero

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – ITA Airways comunica che sono in vendita i voli in continuità territoriale tra Alghero e gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate per volare dal 27 ottobre 2024.

La Compagnia si è aggiudicata le gare per gestire le due rotte in esclusiva fino al 25 ottobre 2025 ed è stata autorizzata dalla Regione Autonoma della Sardegna e da ENAC ad avviare la vendita dei biglietti per la stagione di traffico Winter 2024/2025 fino al 29 marzo 2025. Non appena la Compagnia riceverà le relative autorizzazioni per la stagione estiva, provvederà a mettere in vendita anche questi voli.

L'operativo prevede 3 frequenze giornaliere sulla rotta Alghero-Roma Fiumicino e viceversa mentre sulla rotta Alghero-Milano Linate e viceversa sono previste 2 frequenze giornaliere.

“L'avvio dei collegamenti su Alghero dimostra ancora una volta la nostra attenzione per la Sardegna e, più in generale, per la connettività dei territori italiani – ha dichiarato Andrea Benassi, Direttore Generale di ITA Airways – Saremo lieti di offrire al territorio la qualità del nostro servizio, assicurando la mobilità non solo su Roma Fiumicino e Milano Linate ma anche, attraverso le prosecuzioni dai due aeroporti, con il resto d'Italia e con le destinazioni internazionali ed intercontinentali del nostro network nonché con quelle raggiunte dai vettori partner”.

Già da oggi è possibile acquistare i voli presso il Customer Operations Information Office della Compagnia, le agenzie di viaggio e le biglietterie aeroportuali e da lunedì 21 ottobre, al termine dell'aggiornamento dei sistemi informatici, i biglietti saranno disponibili anche sul sito ita-airways.com.

Qualora dovessero intervenire eventuali accettazioni da parte di altri vettori entro il 26 ottobre 2024, ITA Airways si impegnerà a garantire la riprotezione dei passeggeri in favore di tali vettori nella misura in cui questa possibilità sia consentita dai rispettivi sistemi di prenotazione; se non fosse possibile, la Compagnia fornirà le garanzie previste dalla normativa comunitaria, con preferenza per il rimborso del biglietto e nel rispetto dei diritti dei passeggeri.

Regionale: da domani biglietto digitale acquistabile anche in biglietteria

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – Sempre più persone scelgono di viaggiare a bordo del Regionale utilizzando un biglietto di viaggio digitale, una scelta che riflette non solo la praticità ma anche un impegno verso una mobilità più sostenibile. Proprio per semplificare ulteriormente l'esperienza di viaggio e rispondere alle esigenze dei clienti, il Regionale ha deciso di estendere i canali di vendita digitali anche alle biglietterie, rendendo più facile per tutti viaggiare in maniera consapevole e rispettosa dell'ambiente.

A partire da domani, sabato 19 ottobre, i passeggeri che si recano in biglietteria potranno scegliere tra l'acquisto di un titolo di viaggio cartaceo o digitale. Optando per il biglietto digitale, i viaggiatori potranno ridurre l'utilizzo della carta, contribuendo così a diminuire il proprio impatto ambientale, senza rinunciare alla comodità di ricevere tutte le informazioni sul proprio dispositivo.

Le caratteristiche e le modalità di fruizione del biglietto digitale sono le stesse di quello acquistato online, garantendo ai viaggiatori un'esperienza semplice, fluida e sostenibile. Una scelta che il Regionale promuove con convinzione, perché ogni piccolo gesto, come la riduzione dell'uso della carta, può contribuire a costruire un futuro più green per tutti.

Oltre il 40% dei titoli di viaggio del Regionale viene ormai acquistato tramite canali digitali, a testimonianza di come i viaggiatori stiano adottando con entusiasmo soluzioni sempre più semplici e veloci. Inoltre, sempre in tema di digitalizzazione, per offrire una maggiore comodità ai viaggiatori, il Regionale ha accelerato significativamente il processo di validazione automatica del biglietto digitale, anticipando l'attivazione rispetto a quanto inizialmente previsto. Da fine settembre, infatti, il biglietto digitale del Regionale si valida automaticamente all'orario di partenza programmato del treno, eliminando la necessità di effettuare la validazione manuale.

Le novità non riguardano solo il biglietto digitale: anche il titolo di viaggio cartaceo sarà oggetto di un importante restyling, diventando più compatto. Questo cambiamento è parte dell'impegno del Regionale per la sostenibilità. Secondo le stime, la riduzione delle dimensioni del biglietto cartaceo comporterà un risparmio di utilizzo della carta pari a 121.800 metri quadri all'anno. Un contributo concreto alla riduzione dell'impatto ambientale, che dimostra come anche piccoli cambiamenti possano avere un grande effetto nel tempo.

Federmobilità, Ruzziconi: Abbiamo bisogno di Agenzie di Mobilità diffuse ed omogenee su tutto il territorio nazionale

(FERPRESS) – Lerici (SP), 17 ottobre – Vogliamo progettare un futuro migliore per il Paese – dice Beppe Ruzziconi nel corso del suo intervento della seconda della giornata di lavoro del convegno di Federmobilità a Lerici.

“Un futuro – dice – che guardi finalmente al TPL e alla mobilità sostenibile, con l'ambizione di programmare e di gestire i servizi in maniera innovativa, efficace ed efficiente, con il supporto della digitalizzazione e delle tecnologie che si sviluppano così velocemente.

Ma abbiamo bisogno di una governance che chiuda, in modo chiaro, il cerchio dei soggetti regolatori. Servono Agenzie di mobilità in tutto il Paese; pensiamo a 50/60 soggetti strutturati che sappiano tradurre coerentemente le decisioni degli Enti locali. Non un Soggetto Regolatore purchessia ma un soggetto competente, con capacità e conoscenze professionali e con le caratteristiche tecnico-funzionali omogenee su tutto il Paese”.

E gli Enti locali sono centrali in questo progetto, perché sono loro i titolari dei servizi di TPL e dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

“E' necessario – dice ancora Ruzziconi – definire una struttura locale competente, mutuando dalle migliori esperienze europee ed italiane, e questo significa ad esempio supportare gli Enti Locali

- nei campi della pianificazione del territorio, della mobilità e del Tpl,
- nella definizione dei PUMS e nelle azioni connesse all'analisi della domanda e dell'offerta,
- nel sostegno a svolgere un ruolo cardine, in logica Maas, nelle piattaforme digitali,
- nell'affidamento dei servizi di Tpl e di successivo controllo dell'andamento del servizio.

RFI: Strisciuglio, 1.000 cantieri ogni giorno, +15% interferenze. Rigenerazione rete, nel 2024 investimenti a 9,1 mld

(FERPRESS) – Roma, 15 OTT – “Ogni giorno ci sono mille cantieri sulla rete ferroviaria, ad agosto 2024 sono stati 1400; in una rete complessa e con punti non bypassabili, le interferenze sono aumentate del 15%, con conseguenze sul traffico intera rete”.

Giampiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ha svolto una dettagliatissima audizione sullo stato e le criticità della rete e del servizio ferroviario in Commissione Trasporti della Camera, dopo essere stato convocato dalla stessa Commissione in relazione ai recenti episodi. Proprio in relazione agli eventi del 2 ottobre, l'ad di RFI ha annunciato che

si sono concluse proprio poche ore prima dell'audizione le indagini della Commissione interna prontamente istituita, che ha individuato gravi responsabilità gestionali non solo nell'operato della ditta appaltatrice (cui è stato revocato il contratto), ma di responsabili di esercizio di RFI, che sono stati quindi rimossi dall'incarico.

La relazione di Strisciuglio ha occupato oltre trenta minuti di orologio, ed ha costituito un quadro completo della situazione della rete, degli investimenti, del processo di vera e propria "rigenerazione" di una rete ferroviaria che ha caratteristiche pressochè uniche nel panorama europeo, per la maggior parte obsoleta nella parte dell'infrastruttura fisica (la vetustà delle opere d'arte si aggira in media sugli 80 anni, 17 anni per la rete AV), ma che – nonostante ciò – ha prestazioni d'eccellenza e in alcuni superiori alla media europea. Su 16.800 km di binari, circolano ogni giorno circa 10.000 treni, l'Italia ha una capillarità di servizio sul territorio largamente superiore alla media europea (56 treni-km x 1.000 kmq contro una media europea di 40), e anche nella rete AV le prestazioni sono da primato con 38 treni-km giornalieri contro una media europea di 37 (ma con Francia ferma a 26 treni-Km e la Spagna a 23). E' la rete prima in Europa per elettrificazione (oltre il 70%), ma anche la più complessa in relazione all'orografia del territorio: si contano 9.700 km di ponti e viadotti e 2.100 km di gallerie, che incidono per il 9% sul resto della rete mentre la media europea non supera il 2%.

Altro problema complicatissimo – ha spiegato Strisciuglio – sono i nodi in corrispondenza delle grandi stazioni: a differenza di altri paesi, in Italia anche la rete AV non ha percorsi né stazioni completamente specializzati (l'unico esempio è la stazione AV di Bologna Centrale), e interferisce con la normale circolazione di treni regionali e Intercity, in particolare sul tratto della Direttissima Orte-Roma dove si contano 320 treni al giorno, di cui solo il 40% di alta velocità. L'aumento del turismo e la ripresa tumultuosa del traffico viaggiatori ha stressato ancora di più i grandi hub o nodi ferroviari: a Roma Termini nel 2017 i treni erano 853 al giorno, nel 2024 976 con un aumento del + 14%, a Milano si è passati da 632 a 724. L'assenza di alternative che consentano di bypassare questi nodi determina effetti a cascata su tutta la circolazione della rete, l'ad di RFI ha spiegato che la puntualità dei treni AV nel 2024 è stata del 74% (treni arrivati con un ritardo entro i dieci minuti) e dell'82,7% per i treni Intercity.

Per risolvere tutte queste problematiche, Strisciuglio ha indicato la mole di investimenti che sta mettendo in campo RFI, non solo grazie agli interventi PNRR. Nel 2024 la "messa a terra" degli investimenti raggiungerà la cifra di spesa di 9,1 miliardi di euro, un livello mai raggiunto prima che significa un beneficio economico stimato in 5,6 miliardi di euro e l'occupazione di oltre 80mila addetti; nel 2023 la spesa è stata pari a 7,8 miliardi (comunque elevatissima rispetto alla media di 4-4,5 miliardi del passato) e nel 2022 di 6,2. Tutti questi investimenti sono destinati – ha spiegato ancora l'ad – non solo a migliorare l'infrastruttura, ma a migliorare le prestazioni tecnologiche, ed in particolare la manutenzione e la diagnostica predittiva e gli

apparati di gestione della circolazione nei nodi e sul resto della rete. Le repliche dei commissari hanno seguito più o meno le logiche politiche, le forze d'opposizione chiedevano in realtà l'audizione del ministro Salvini, mentre le forze di maggioranza hanno sottolineato le oggettive difficoltà di garantire un efficace servizio ferroviario in Italia, "stante i ritardi accumulati dalle passate gestioni".

Trasporto a temperatura controllata: l'analisi di Uomini e trasporti delle dinamiche della logistica agroalimentare

(FERPRESS) – Roma, 15 OTT – Più green e più grandi le flotte per il trasporto a temperatura controllata, con veicoli generalmente usati per la distribuzione di cibo in regime ATP. In tre anni, dal 2021 al 2023, i mezzi pesanti Euro 6 sono aumentati dell'84,8%: un segnale positivo, frutto dell'impegno delle aziende, ma oltre il 44% del parco mezzi attualmente in circolazione rimane pre-Euro 5. In crescita anche la dimensione delle aziende: le flotte da 20 a 50 veicoli nello stesso periodo sono cresciute del 199%.

L'indicazione emerge dall'elaborazione condotta da Uomini e Trasporti, la testata giornalistica del Gruppo Federtrasporti, che ha comparato gli ultimi dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (estratti il 17 settembre 2024) con quelli raccolti da OITAF, l'Osservatorio per il trasporto alimentare e del farmaco, nel Libro bianco sul trasporto refrigerato pubblicato nel 2022.

Il nuovo numero monografico di Uomini e Trasporti in uscita oggi è dedicato al trasporto a temperatura controllata e propone un'analisi approfondita delle dinamiche alla base della rapida trasformazione della logistica agroalimentare.

La pandemia ha cambiato le abitudini degli italiani a tavola: più prodotti freschi e soprattutto più cibo fino alla porta di casa, acquistato online. Le impennate dell'inflazione hanno fatto il resto alterando i ritmi della domanda, con picchi di richiesta e periodi di magra difficilmente prevedibili. Così il trasporto delle merci e la logistica hanno dovuto adeguarsi alla trasformazione, complice anche l'ingresso nel settore di grandi e grandissimi players come Amazon Fresh, BRT o Cortilia.

Una combinazione di fattori che ha aumentato la competizione nel settore, chiedendo alle aziende maggiore massa critica, ma anche più cura per la adeguarsi alla trasformazione, complice anche l'ingresso nel settore di grandi e grandissimi players come Amazon Fresh, BRT o Cortilia.

Una combinazione di fattori che ha aumentato la competizione nel settore, chiedendo alle aziende maggiore massa critica, ma anche più cura per la sostenibilità e il servizio. Questo è evidente nel processo di rinnovamento delle flotte: secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attualmente i mezzi più green (Euro 5 e 6) costituiscono più della metà dell'intero parco circolante in regime ATP (72.612 mezzi), mentre i pre-Euro 5 sono diminuiti nello stesso periodo dell'11,9% e oggi, pur rappresentando comunque ancora il 44% del parco circolante, sono in tutto 58.949 veicoli. In questi tre anni è cresciuto dell'11,7% anche l'intero parco di

mezzi pesanti a temperatura controllata in circolazione (da 118.318 a 132.155), a riprova di una domanda di trasporto e distribuzione delle merci deperibili in rialzo e comunque in trasformazione. Infine, anche spinte dal gigantismo dei grandi player arrivati sul mercato, le aziende di autotrasporto che operano nel refrigerato hanno investito sulle proprie flotte: in particolare, sono esplose le medie realtà con un parco da 20 a 50 veicoli (+ 199%), anche quelle da 11 a 20 veicoli sono aumentate del 134%. Buone le performance delle flotte extra large, ovvero con più di 100 mezzi, che in tre anni sono aumentate di 5 unità: oggi sono 33, ma per dimensioni rappresentano una buona fetta di questa realtà.

Tecnobus lancia la sua sfida per il cambiamento ad aziende e istituzioni. **L'intervista al CEO Paolo Marini Durante European Mobility Expo di Strasburgo**

abbiamo incontrato Paolo Marini, CEO di Tecnobus, azienda di Frosinone produttrice dei minibus elettrici Gulliver e di molto altro. L'intervista si è tenuta a margine della presentazione "Small revolutions for a big change in the last mile into the city: The challenge of Tecnobus and Centro Studi Bauman to businesses and Institutions" che Cristina Lovascio, vice direttrice del Centro Studi Bauman ha tenuto il 1 ottobre negli spazi del Palazzo dei congressi della città alsaziana. E anche di questo abbiamo parlato con Marini. Marini, Tecnobus non è stato un espositore a Strasburgo ma immagino che venire qua serva per vedere che cosa c'è sul mercato, quali sono i concorrenti, perché piccoli autobus elettrici, delle dimensioni del vostro Gulliver, non se ne producono poi molti. **Cosa vi è sembrato di vedere di interessante? Quali possono essere le prospettive di Tecnobus nel mercato europeo per il vostro segmento?**

Le prospettive sono interessanti anche se si continua a vedere un "buco" in termini di offerta. Continuano a esserci autobus grandi ed esperimenti di piccoli autobus a guida autonoma, due cose diverse con applicazioni diverse. Il modello di un mezzo piccolo con utilizzi che possono essere i più disparati, ad esempio per la mobilità a chiamata, o comunque inserito in un sistema disarticolato e non rigido, ancora non si vede. Si tratta di esperimenti che, secondo me, sono ancora tutti da fare e che aprono due scenari per chi produce mezzi. il primo: non ci sono ancora perché non si possono fare o non interessano a nessuno - e questo è un problema. Il secondo: non ci sono perché il mercato non è ancora pronto, perché nessuno ci ha pensato - questo invece apre uno scenario molto interessante. Ovviamente noi tifiamo per il secondo scenario.

Quale può essere il contributo di Gulliver e degli altri prodotti che sta sviluppando Tecnobus in questo secondo scenario?

Tecnobus sta tentando di lavorare non sul mezzo di trasporto in sé ma sul concetto della mobilità. È molto più complicato, specialmente per un'azienda tutto sommato piccola come la nostra; ma credo che quella sia la chiave di volta e proprio in questo senso va la presentazione che abbiamo fatto a EuMo 24, in cui abbiamo tentato di trovare delle città, dei piccoli centri in cui fare delle sperimentazioni e far capire quale potrebbe essere un utilizzo alternativo ed efficiente, di un piccolo mezzo, o quantomeno ridurre la dimensione dei mezzi in giro per le strade, dando per scontato, lo vediamo tutti quanti, che la grande maggioranza dei mezzi grandi viaggia vuota. Un bus grande ha delle tratte rigide perché deve andare su strade grandi, non si può infilare da altre parti, nei reticoli dei centri storici. Il principio è ridurre le dimensioni degli autobus, aumentarne il numero per servire in modo più capillare il tessuto urbano; questo vuol dire farli viaggiare di più perché ogni mezzo potrebbe avere un autista dedicato, ottenendo così un interessante servizio per la popolazione, una sorta di autista di prossimità. Per fare questo che cosa serve? Serve dare un'idea di cosa potrebbe essere un sistema del genere, serve fare dei ragionamenti con le amministrazioni locali che accettino questo tipo di sfida ed è su questo che vogliamo fare esperimenti pilota. Non è facile, ma il tentativo lo stiamo facendo.

Facciamo un esempio: questo potrebbe funzionare nelle piccole e medie città turistiche, che hanno grandi afflussi di persone in alcuni periodi dell'anno e in altri una quantità più ridotta di utenti?

Il tema è esattamente questo. Ci si scontra però con la normativa per cui non è possibile noleggiare i mezzi di trasporto pubblico, e bisogna che il mezzo di trasporto pubblico sia collegato alle licenze di trasporto e a delle tratte ben specifiche. Questo, secondo me, limita molto la distribuzione dei servizi e la loro flessibilità. Però al di là di questo, che potrà essere un tema normativo da affrontare, ci sono piccoli centri che l'estate, e questo vale per il mare, per la montagna e per i centri storici, che in periodi limitati accolgono 10 volte, 20 volte il numero dei residenti. Quel servizio non lo puoi gestire con piano che sia standardizzato per 12 mesi, devi fare un business plan dedicato e puntare su una struttura che vale in maniera temporanea, che non costringa a fare infrastrutture come parcheggi giganteschi, ma magari concentrare in un hub diverse modalità di trasporto come il minibus, la bicicletta, il monopattino, una serie di mezzi facilmente fruibili, magari tutti collegate al biglietto del parcheggio di cui si paga il biglietto. Un sistema come questo dovrebbe rendere vivibile la città e gradevole la permanenza del cittadino e del turista e nello stesso tempo creare business perché qualcuno deve gestire tutti questi servizi. Oggi vediamo che l'unico business diffuso e consolidato è quello dello stallo, vale a dire dei parcheggi che sembra essere solo un'operazione punitiva. La visione deve essere positiva per vivere il luogo nel modo migliore. Una visione che andrebbe completamente ribaltata. E questo è il tentativo che vorremmo fare.

Noi abbiamo messo in piedi un esperimento interessante a Sabaudia, in provincia di Latina, una zona molto turistica. Ad agosto abbiamo dato in concessione un mezzo di trasporto al Comune che l'ha utilizzato come navetta gratuita tra il centro storico e il lungomare. Mi hanno detto gli autisti e il gestore del servizio che è stato molto apprezzato, la gente ha piacevolmente usato l'autobus elettrico, quindi ha funzionato. Se dai un buon servizio alle persone, le persone lo usano. Penso, ad esempio, ai piccoli paesi della Toscana, che spesso sono abbarbicati su un cucuzzolo, assaltati dalle macchine dentro o fuori le mura, dove, in alternativa, si è obbligati a parcheggiare a valle con strade in salita da fare per arrivare al centro storico. Tutti questi posti, prevalentemente italiani, potrebbero essere luoghi pilota per sperimentare una mobilità diversa, modalità facilmente realizzabile perché non bisogna fare grandi cose: significa mettere due mezzi con un meccanismo di gestione di un certo tipo. Basta misurare il gradimento dei cittadini e dei turisti verso un servizio del genere, gradimento che dovrebbe essere il metro di valutazione della qualità nell'iniziativa: se nessuno lo prende e non interessa hai fallito, se tutti lo prendono e trovano un beneficio, si vedono i risultati. Man mano le auto vengono parcheggiate distanti perché c'è la navetta che ti porta in cima, è tutto molto più semplice, tutto molto più fluido.

Penso, ad esempio, ai grandi porti turistici con la gente che scende dalle navi, servizi legati anche ad attività private, consorzi, aggregazioni di commercianti che organizzano un servizio gratuito per tre mesi d'estate per andare al ristorante, nei negozi del centro: "non venire con la macchina, veniamo a prenderti noi! Noi vi portiamo al ristorante e poi vi riportiamo a prendere la macchina". In questo modo rendi molto più light muoversi, decongestionando il traffico e dai aria ai locali perché non hai auto in giro o parcheggiate davanti al tuo locale ed doppia file. Servono imprenditori, imprese e governi illuminati perché anche da parte dell'imprenditoria c'è da fare un gran lavoro; un po' di colpa l'abbiamo anche noi che abbiamo l'unico obiettivo di vendere i mezzi ma se l'unico obiettivo è quello questi ragionamenti non vanno da nessuna parte Dove finisce la parte sociale dove comincia la parte industriale? Ma tutto sommato sono abbastanza contigue ma bisogna avere una visione completa, se lo fai soltanto per vendere autobus e automobili la cosa non funziona, se lo fai soltanto per impostare la mobilità senza gli strumenti adeguati non funziona uguale. Ci vuole un patto tra tutti quanti.

Le amministrazioni pubbliche spesso pensano di alleggerire il traffico con la micromobilità, lo sharing di biciclette e monopattini; ma in prospettiva la popolazione invecchia e non va in monopattino.

Spesso e volentieri quando ti muovi porti dei pesi, una borsa e per questo tutta una serie di mezzi di trasporto non sono funzionali. Altri invece sono più adatti, faccio un

esempio: vado a fare shopping in una grande città, ho buste e altri pesi ma voglio fermarmi a pranzo o a cena, diventa complicato se ho parcheggiato lontano.

Allora per questi casi servono mezzi leggeri, facili, possono essere biciclette attrezzate, che distribuiscono e ti riportano il pacchetto che hai comprato, magari al parcheggio dove hai lasciato la macchina piuttosto, ovviamente pagando, magari a discrezione del commerciante. Un sistema di vita completamente diverso, a fianco ad un business nuovo, potrebbe diventare un'opportunità. Ieri ho girato il centro storico di Strasburgo dove c'è un trenino, immagino che sia turistico ma penso che una cosa del genere nei nostri centri possa funzionare, un servizio di navetta a rotazione frequente per accedere alle ZTL.

Lo metterei anche gratuito perché il margine che hai dopo aver tolto le auto dalle strade e avendo allentato la pressione sulla strada è molto più alto del costo del servizio. Per non parlare dell'inquinamento. Nessuno considera il costo complessivo l'ingolfamento, in questo senso va fatto un calcolo completamente diverso che nessuno fa perché complicato.

Giulia Riva



Atlante e Telepass insieme per la ricarica rapida di veicoli elettrici in Italia

(FERPRESS) – Roma, 17 OTT — Atlante, la società del Gruppo NHOA dedicata alla rete di ricarica rapida e ultra-rapida per veicoli elettrici e Telepass, società italiana leader del telepedaggio e della mobilità integrata, annunciano una partnership per

rendere disponibili oltre 1.000 punti di ricarica elettrica su tutto il territorio nazionale tramite un semplice click dall'App Telepass.

In questo modo, i clienti Telepass tramite l'app sul proprio cellulare potranno accedere facilmente, in aggiunta a tutti i servizi per la mobilità urbana ed extra-urbana, anche agli oltre 1.000 punti di ricarica Atlante disponibili in Italia. Tutti i punti di ricarica Atlante sono aperti 24/7, compatibili con ogni modello di veicolo elettrico e alimentati al 100% da energia rinnovabile. Inoltre, offrono potenze da 22 kW a 300 kW per rispondere in modo adeguato alle diverse esigenze di ricarica degli automobilisti.

Questa sinergia estenderà la rete di ricarica interoperabile di Telepass e aumenterà la visibilità del network di Atlante, supportando la crescita di una mobilità sostenibile in Italia con servizi sempre più smart, integrati e orientati al cliente.

L'obiettivo di Telepass, risultato di una visione aziendale orientata a fornire al cliente i servizi di cui ha bisogno e ridurre l'impatto ambientale sul pianeta, è quello di offrire ai propri clienti un ecosistema sempre più completo e capillare di servizi per la mobilità, garantendo contemporaneamente risparmio di tempo e facilità di utilizzo, in un'ottica sempre più green. Telepass, infatti, ha messo al centro della propria strategia di business il concetto di sostenibilità, in linea con l'impegno più ampio assunto dal Gruppo Mundys per contrastare il cambiamento climatico attraverso obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di breve, medio e lungo termine, abilitando la transizione verso una mobilità sempre più sostenibile, anche grazie all'adozione di tecnologie o sinergie innovative, come questa.

"L'integrazione delle stazioni di ricarica di Atlante nel nostro ecosistema di mobilità, ci permette di ampliare l'offerta per i nostri clienti e promuove stili di mobilità sempre più sostenibili e smart in città tra le più inquinate e trafficate in Italia. La nostra offerta consente l'accesso, attraverso l'App di Telepass, a una delle reti di ricarica elettrica interoperabili più estese d'Italia con oltre 40.000 punti di ricarica attivi e grazie alla partnership con Atlante aggiungiamo un ulteriore tassello nel promuovere comportamenti virtuosi e green", commenta Aldo Agostinelli, Chief Consumer Sales and Marketing Officer di Telepass.

"L'accordo con una realtà leader come Telepass rappresenta un passo fondamentale nell'avvicinare la ricarica elettrica rapida e ultra-rapida agli utenti. L'integrazione del network Atlante sull'App Telepass rafforza il nostro ruolo di facilitatori della mobilità elettrica in Italia, semplificando il processo di ricarica per i driver di veicoli elettrici grazie a soluzioni sempre più accessibili ed efficienti", afferma Gabriele Tuccillo, CEO di Atlante Italia.

Questa partnership conferma la presenza di Atlante tra gli apripista nel mondo della mobilità elettrica, puntando su una strategia innovativa e sull'integrazione dei diversi servizi. L'aumento dell'accessibilità ai punti di ricarica in Italia si inserisce nella visione di Atlante di plasmare una mobilità a zero emissioni e fruibile da tutti nel Sud Europa.

Per usufruire del servizio è necessario scaricare l'App Telepass e selezionare l'infrastruttura di ricarica Atlante: attraverso la mappa delle stazioni attive sarà possibile individuare agilmente il punto di ricarica disponibile più vicino.

REGIONE LAZIO

Lazio: presentata la proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata

(FERPRESS) – Roma, 16 OTT – Presentata la proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) nel Lazio, contenuta in una delibera di Giunta con la quale si approva il “Piano di Sviluppo Strategico – aggiornamento 2024”.

La ZLS è una delle misure chiave per il rilancio delle aree portuali e industriali: punta a semplificare i processi amministrativi e a incentivare nuovi investimenti, promuovendo sia la competitività delle imprese locali e nazionali sia l'insediamento di nuove aziende.

La Zona Logistica Semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Economia e delle Finanze, su proposta/richiesta della Regione interessata.

«L'istituzione della ZLS nel Lazio porterà risorse, investimenti e opportunità ai nostri territori. Ringrazio i colleghi della Giunta e i Direttori regionali per aver lavorato – tutti insieme – per raggiungere questo risultato. Tra le cose che abbiamo a cuore c'è senza dubbio la valorizzazione del ruolo strategico del sistema portuale della nostra Regione, facilitando chi vuole investire nel sistema logistico. Sono certo che il neo Vicepresidente Esecutivo della Commissione Europea, Raffaele Fitto, che ha seguito questo dossier da ministro, saprà accompagnare anche in UE questo dossier così importante per il Lazio. Non perderemo neanche un minuto: siamo determinati a fare bene, ascoltando le categorie e le imprese laziali, per fornire risposte in tempi rapidi»: così Francesco Rocca, presidente della Regione Lazio.

La Regione Lazio ha avviato il processo di istituzione della ZLS oltre un anno fa, con l'obiettivo di creare un sistema integrato di trasporti e infrastrutture.

GLI OBIETTIVI

La Regione Lazio intende associare alla ZLS i seguenti obiettivi strategici:

- sviluppare nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell'economia regionale; attirare investimenti di nuovi operatori in grado di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni o di incrementare i livelli di occupazione;
- promuovere l'integrazione delle catene del valore e la c.d. “filiera corta” a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del

ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali; attivare le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie affinché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, dando nuovo impulso al sistema portuale laziale;

- ricostruire un'identità "marittima" adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di produrre sinergia tra aree costiere ed aree interne;

Al fine di conseguire tali obiettivi, il Piano di Sviluppo Strategico presenta un insieme di misure articolato nelle seguenti linee di intervento:

- snellimento amministrativo e burocratico delle procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per le attività produttive e per la realizzazione di opere;
- efficientamento dei servizi portuali e doganali;
- rafforzamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i porti e i centri logistici, attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie e stradali; benefici fiscali e/o contributivi per coloro che svolgono attività imprenditoriali all'interno della ZLS;
- attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della BEI (Banca Europea per gli Investimenti), a favore delle imprese insediate (o che intendano insediarsi) nelle aree ZLS.
- Criterio metodologico applicato per la definizione delle porzioni di territorio interessate dall'istituzione della Zona Logistica Semplificata:
- Sono stati privilegiati gli aspetti collegati con lo sviluppo industriale ed economico del territorio, selezionando i seguenti indicatori, rilevabili su base comunale:
- presenza o meno di aree industriali all'interno del comune;
- presenza all'interno del comune di imprese che maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale;
- livello di presenza all'interno del comune di attività imprenditoriali. Sono inoltre inclusi i Comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale.

L'obiettivo è quello di creare aree omogenee e sinergiche sul territorio, creando un volano per lo sviluppo territoriale regionale in cui sono inclusi i Comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Roma, Santa Palomba/Pomezia, Guidonia, Orte, Fondi, Fara in Sabina, Colferro). Agevolazioni per le imprese nella Zona Logistica Semplificata (ZLS)

La Zona Logistica Semplificata (ZLS) rappresenta un'importante opportunità per le imprese che operano al suo interno, grazie a un pacchetto di agevolazioni volte a favorire la crescita economica e lo sviluppo industriale.

- Le principali agevolazioni previste per le aziende attive nella ZLS sono:
- Credito d'imposta: le imprese possono beneficiare di un credito d'imposta, nei limiti consentiti dalla normativa dell'Unione Europea.
- Agevolazioni per gli investimenti: sono previsti incentivi finanziati con risorse regionali per supportare gli investimenti nelle aree interessate.
- Semplificazione amministrativa e burocratica: procedure semplificate e agevolazioni amministrative riducono i tempi e i costi delle pratiche burocratiche.
- Zona franca doganale interclusa: possibilità di istituire una zona franca doganale interclusa, che consentirebbe ulteriori vantaggi fiscali e doganali. Le aree totali che possono essere inserite all'interno della ZLS coprono una massima estensione di 5.709 ettari.

ROMA CAPITALE

Roma: Giunta approva linee guida per predisposizione nuovo Contratto di Servizio tra Roma Capitale e Atac

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – La Giunta capitolina ha approvato le linee guida per la predisposizione del nuovo Contratto di Servizio tra Roma Capitale e Atac per il trasporto pubblico locale.

Attraverso il nuovo affidamento si dovrà proseguire nell'attuazione del piano di rilancio del Tpl, che costituisce uno degli elementi strategici del processo di rinnovamento delle politiche della mobilità avviate dall'Amministrazione, finalizzato al recupero di efficacia dei servizi di trasporto pubblico e al potenziamento dell'offerta, sia in termini di qualità che di quantità.

I livelli adeguati di servizio che dovranno essere garantiti per l'annualità 2024 sono pari a: 96 milioni di chilometri di superficie; 7,35 milioni di chilometri per la metro – che moltiplicati per 6 vagoni costituenti un treno si traducono in 44,10 milioni di vetture chilometro.

Nei tre anni successivi, si dovrà programmare un significativo incremento delle percorrenze per ottenere una crescita della produzione di superficie di 1 milione di km l'anno, passando da 96 a 99 milioni di km. La produzione di superficie vedrà

anche una progressiva introduzione di servizi a chiamata, il cui dimensionamento, le modalità tecniche e le tempistiche di erogazione sono ancora in via di definizione. La produzione metropolitana dovrà crescere di oltre il 40% – oltre il 100% per la linea C, con l'apertura tratta San Giovanni – Colosseo e incremento frequenza – passando da 44,1 a 62,3 milioni di km/anno. Il completamento degli interventi infrastrutturali in corso sulle Linee A e B e della manutenzione straordinaria dei treni, l'immissione dei nuovi treni e, soprattutto, la progressiva apertura del prolungamento della Linea C al Colosseo consentiranno un poderoso incremento dell'offerta a fronte di contenuti incrementi nei costi di produzione.

Attraverso il nuovo affidamento, in sintesi, si dovrà tendere alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico locale integrato in grado di garantire adeguati servizi a tutela dell'utenza attraverso l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze, qualità ed efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione e la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi erogati con diverse modalità di trasporto, la soddisfazione della domanda presente e potenziale nei differenti ambiti territoriali, la garanzia di un servizio di trasporto minimo nelle aree a "domanda debole", una politica tariffaria di facile utilizzazione e che tenga conto delle categorie sociali svantaggiate, con la previsione di tariffe "agevolate" e la sostenibilità ecologica al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico.

"Abbiamo fatto uscire Atac dal concordato fallimentare in cui l'avevamo trovata e sono così ripartiti gli investimenti sulla mobilità del futuro" ha spiegato il Sindaco Roberto Gualtieri. "Oggi approviamo le linee guida del contratto di servizio e le sue gambe finanziarie. Portiamo a termine un processo che ha già visto tornare in strada centinaia di bus, acquistandone oltre 1.150 insieme a 121 tram e 36 treni della metropolitana. E poi completando il rifacimento atteso da decenni dei binari dei tram e di quelli della Metro A rimasti fermi al 1979. Un lavoro enorme e senza precedenti – ha aggiunto il primo cittadino – che porterà ad avere molti più km percorsi lungo l'intera rete romana di Tpl e che non può certo fermarsi adesso. Purtroppo, città molto più piccole della Capitale ricevono pro capite il doppio delle risorse dal Fondo nazionale trasporti ma abbiamo strutturato il nuovo Contratto di Servizio per rendere l'azienda all'altezza di competere in pochi anni con le più grandi realtà internazionali e, per questo, qualora l'evoluzione normativa dovesse premiare l'obbligo delle gare il nuovo contratto di servizio è strutturato per cogliere anche questa sfida".

"L'approvazione delle linee guida del nuovo Contratto di Servizio con Atac e del Piano Economico Finanziario – ha commentato l'Assessore alla Mobilità, Eugenio Patanè – rappresentano un presupposto essenziale per garantire all'Azienda, dopo l'uscita dal concordato preventivo, di riprendere la forza economica e tornare dunque alla piena efficienza. Il prossimo Contratto di Servizio conterrà obiettivi sfidanti per Atac che, migliorando il servizio dal punto di vista della qualità, della quantità di chilometri e della sicurezza, contribuirà a rendere il trasporto pubblico di Roma finalmente all'altezza di quello delle più grandi capitali europee".

Roma: assegnata la gara per la realizzazione del nuovo deposito per i tram di via Gino Severini

(FERPRESS) – Roma, 14 OTT – È stata assegnata la gara per la realizzazione del nuovo deposito per i tram di via Gino Severini all'ATI – Associazione Temporanea di Imprese – composta dalla Conpat Scarl, come capogruppo, e dal Consorzio Stabile Energos. Lo annuncia sulla sua pagina Facebook l'assessore Eugenio Patanè.

Il deposito Severini che servirà la tranvia Togliatti – per la quale apriremo i cantieri nei prossimi giorni – e più in generale il quadrante est, ospiterà le Officine Centrali e sarà quindi il principale polo manutentivo tranviario di Roma. Si svilupperà su 6 ettari ed offrirà ricovero a circa 90 tram. Sarà dotato di un impianto fotovoltaico che lo renderà autosufficiente dal punto di vista energetico.

L'intervento prevede l'impianto di deposito di tutte le infrastrutture necessarie al ricovero e alla manutenzione dei veicoli, il raccordo di servizio a doppio binario dal deposito fino all'intersezione con viale Palmiro Togliatti, le opere di viabilità e di adeguamento destinate a regolare il transito veicolare. È prevista la realizzazione di una rotatoria necessaria per consentire la circolazione all'incrocio tra via Severini, via Campigli e piazza Pino Pascali. Ci saranno, infine, nuovi stalli per i tram, l'officina, la portineria e i locali tecnici per gli interventi di manutenzione.

...



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