UNINDUSTRIA
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE
ROMA • FROSINONE • LATINA • RIETI • VITERBO

News
Trasporti

Sezione trasporto e logistica

n. 6 *anno VIII*, dal 11 febbraio al 18 febbraio 2019

Redatta con la collaborazione di

AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA
Dal 11 febbraio al 18 febbraio 2019

Sommario

INTERNAZIONALE 4
Cooltra Group chiude il 2018 con un aumento del fatturato del 70% 4
Disponibile il Dossier ANFIA "Trasporto merci su strada in Unione Europea e in Italia" 5
CAF si aggiudica un nuovo progetto ferroviario per lo stato del New South Wales in Australia 5
Ok dalla UE ad acquisizione controllo congiunto su Virgin Atlantic da parte di Air-France-KLM, Delta e Virgin Group 6
Consiglio dei Ministri: tra i temi interoperabilità del sistema ferroviario dell'Ue e sicurezza ferroviaria 6
MIT: sulla TAV Torino-Lione è in corso una fattiva interlocuzione con la Commissione Ue 7
Torino-Lione: Pierluigi Coppola, il mio dissenso dalla relazione finale in due note al ministro Toninelli 7
Analisi costi-benefici: Ponti in audizione alla Camera, strumento non perfetto e manipolabile ma migliore di altri 7
Leonardo: contratto per la gestione intelligente di 35.000 bus argentini 9
Le prospettive marittime del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della Seta 9
ITALIA 10
MIT: Toninelli firma il decreto per il riparto di 3,89 mld del fondo TPL alle Regioni 10
Anas: bando da 660 mln per risanamento strutturale di ponti, viadotti e gallerie 10
Anas: superato crash test nuova barriera sicurezza stradale #salvamotociclisti 11
Audizione ANIASA in IX Commissione della Camera: adeguare CdS a sharing mobility 12
Appalti: Toninelli, serve decreto sblocca-cantieri. Intesa con Ance su grande piano manutenzione 12
FS Italiane: CdA delibera avvio trattativa con Delta Air Lines ed easyjet su dossier Alitalia 13
FS Italiane: a Gianfranco Battisti il premio Excellent 2019 per la valorizzazione del brand Italia 13
15° Convegno nazionale ASSTRA: il TPL viaggia verso il futuro, ma il settore merita una legge ad hoc 14
15° Convegno Tpl ASSTRA: società pubbliche o private tra mercato e leve imprenditoriali 14
Asstra, Intesa Sanpaolo, Fondazione IFEL-ANCI presentano lo studio "le Aziende TPL, alla ricerca della giusta rotta" 15
Alitalia: Montino, Fiumicino rischia una crisi sociale senza precedenti. Rilanciamo il nostro piano 17
Porto di Genova: prospettive di crescita per il trasporto ferroviario merci 17
Salini Impregilo presenta un'offerta per l'ingresso nel capitale di Astaldi in continuità 18
Astaldi: incassati 75 mln di euro dal finanziamento Fortress. Bene per preservare valore aziendale 19
Adsp Mar Tirreno Centrale: Spirito, non c'è politica euro mediterranea. Cina rischia di dominare il mercato 20

Adsp Mar Tirreno Centrale: Delrio, è la rete che conta. Se no Tav, no a Brescia-Padova e Napoli-Bari 20

Corte Conti: procuratore Avoli, Paese non ha patrimonio infrastrutturale adeguato al suo sistema economico e produttivo 20

REGIONE LAZIO 22

Civitavecchia express: dal 1 aprile al 14 dicembre quattro i treni giornalieri no stop fra Roma e Civitavecchia 22

Lazio: approvato schema di convenzione per 180 mln di interventi sulla Roma-Lido 23

Lazio: dalla Giunta il via all'acquisto di 11 nuovi treni per le ferrovie ex concesse 23

ROMA CAPITALE 23

Roma: sopralluogo di Raggi ai cantieri della metro C. La TBM ha raggiunto Amba Aradam/Ipponio 23

Brinchi (Roma Servizi per la mobilità): lavoriamo per una mobilità cittadina più ecosostenibile 24

AGENDA 27

Convegno ANITA-Transfrigoroute Italia a REFRIGERA 2019 27

Sicurezza, formazione, regolarità: le sfide dell'autotrasporto italiano a Tranpotec Logitec 27

Genoa Shipping Week: 24-30 giugno 2019 torna a Genova la settimana dello shipping internazionale 28

INTERNAZIONALE

Cooltra Group chiude il 2018 con un aumento del fatturato del 70%

(FERRPESS) – Roma, 14 FEB – Cooltra Group, leader nelle soluzioni di mobilità su due ruote in Europa, ha chiuso il2018 con numeri da record. Nel corso dell'anno la società ha fatturato un totale di 26 milioni di euro, il 70% in più rispetto all'anno precedente. Il gruppo ha anche aumentato la propria flotta, con 15.000 scooter in oltre 100 negozi Cooltra in 20 città, e aumentato il proprio organico raggiungendo i 700 dipendenti attuali.

Entro il 2019, le previsioni di Cooltra Group sono di continuare a consolidare l'attività e accrescere il proprio fatturato a 42 milioni di euro. Questo consentirà di superare i 1.000 dipendenti. La scommessa sull'elettrico avrà sicuramente, una rilevanza speciale e si prevede che il 75% del fatturato sarà dato da questo tipo di veicolo. L'azienda prevede di aumentare la propria flotta con altri 2.000 nuovi mezzi che si aggiungeranno agli attuali 15.000. Il 56% di questi 17.000 motocicli sarà elettrico, per rafforzare l'impegno del gruppo verso una mobilità più sostenibile.

"In Cooltra Group pensiamo al futuro della mobilità principalmente con veicoli elettrici. Crediamo che le città saranno più collegate, che lo spostamento sarà più facile, agevole ed ecologicamente sostenibile. Per questo motivo stiamo già lavorando su più fronti per contribuire a una mobilità più efficiente in modo che nei prossimi anni il 100% dei nostri veicoli sia elettrico" – afferma Timo Buetefisch, CEO e fondatore del Gruppo Cooltra. "In luoghi come Formentera per esempio, che ha un gran numero di siti naturali protetti, oltre il 40% della nostra flotta è già elettrico a conferma del nostro chiaro impegno verso la mobilità sostenibile per preservare queste perle preziose della natura", aggiunge Timo.

Il business del Gruppo Cooltra è generato per il 53% dal brand Cooltra, che offre servizi di noleggio a breve, medio e lungo periodo sia per le persone fisiche sia per le società. Cooltra è cresciuta del 170% nel 2018 rispetto all'anno precedente. Aziende come Domino's Pizza, Burger King o Supermercato24, sono alcuni dei brand che si sono affidati al Gruppo. Inoltre, In Spagna più di 50 comuni si sono affidati a Cooltra per la flotta delle loro forze di polizia. La società si è anche aggiudicata la gara d'appalto per la fornitura di scooter elettrici alle amministrazioni pubbliche statali. I contratti avranno un valore di circa 3 milioni di euro per un periodo di accordo di due anni dal 2019.

Grazie a questi contratti, Cooltra sarà in grado di continuare ad essere leader nella transizione delle pubbliche amministrazioni verso una mobilità più pulita e sostenibile, grazie ai vantaggi degli scooter elettrici. Le altre due aziende del Gruppo Cooltra sono eCooltra, che offre il servizio di scooter sharing elettrico in 6 diverse città europee e che nel 2018 ha rappresentato il 29% del business e EcoScooting, il servizio di consegne con tragitto breve sempre con scooter elettrici che ha generato il 18% del fatturato.

Il 2018 è stato un anno di successo per la sharing mobility a marchio eCooltra, che ha la più grande flotta di scooter elettrici in Europa. L'azienda ha ampliato le proprie aree di utilizzo a 6 diverse città in Europa: Barcellona, Madrid, Valencia, Lisbona, Roma e Milano, con una flotta di 4.650 scooter elettrici. In città come Barcellona, Lisbona, Roma e Milano è stato introdotto un nuovo modello Askoll, più adatto alla morfologia di queste città, per offrire all'utente una migliore esperienza di guida. Oltre 500.000 utenti si sono già affidati a eCooltra nelle città dove il servizio è presente. Tutto ciò ha permesso di incrementare il fatturato dell'azienda del 70% rispetto al 2017.

"Gli scooter elettrici non sono rumorosi, il costo dell'elettricità per ricaricarli è molto inferiore a quello dei combustibili fossili e sono molto meno inquinanti. Infine, non emettono alcun tipo di gas di scarico, quindi sono molto più rispettosi dell'ambiente. Questo tipo di veicoli rappresenta il percorso naturale delle città moderne in costante sviluppo, che devono ridurre una mobilità inefficiente per continuare a crescere in modo sostenibile. Per questo motivo, nel 2019 continueremo a lavorare per una mobilità sempre più sostenibile ed efficiente", conclude Timo.

Disponibile il Dossier ANFIA "Trasporto merci su strada in Unione Europea e in Italia"

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – ANFIA ha pubblicato il Dossier "Trasporto merci su strada in Unione Europea e in Italia", nuova edizione realizzata dall'Area Studi e Statistiche dell'Associazione a Febbraio 2019. Il dossier – 60 pagine ricche di grafici e tabelle e comprensive di un'appendice statistica – fa parte di una collana di pubblicazioni a cura dell'Area Studi e Statistiche (https://www.anfia.it/it/pubblicazioni-dossier) e si prefigge di fotografare il settore dell'autotrasporto e del mercato degli autocarri in UE e in Italia, utilizzando le informazioni provenienti dalle indagini ufficiali di Eurostat e Istat per il trasporto merci, e di ACEA per il mercato dei veicoli nuovi.
Nella prima parte, lo studio riporta un'analisi della movimentazione delle merci e dell'evoluzione del trasporto su strada comparato con le altre modalità e tra i Paesi europei. Nel 2016 il traffico merci in Unione europea risulta in crescita (+4,5%), così come il trasporto stradale (+5,2%, con un volume di 1.803,5 miliardi di tkm, il più alto registrato negli ultimi 5 anni). Anche nel 2017, la modalità stradale continua ad essere la preferita: gli autocarri trasportano il 72,8% (in Italia oltre l'80%) delle merci movimentate su terra.

Il Dossier è inoltre arricchito dai dati sull'e-Commerce e sulle performance dei Paesi europei nel settore della Logistica (misurate dal Logistic Performance Index della Banca Mondiale) e, nell'ultima parte, riporta in sintesi lo stato dell'arte delle questioni oggi in discussione su trasporti/veicoli industriali e ambiente/sicurezza, ancora in corso di definizione a livello europeo.

Per consultare il Dossier clicca qui

CAF si aggiudica un nuovo progetto ferroviario per lo stato del New South Wales in Australia

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – Transport for New South Wales ha assegnato al consorzio Momentum Trains Pty Ltd., una società costituita da CAF, Pacific Partnership e DIF Infrastructure V, il progetto che sotto forma di partecipazione pubblico-privata (partnership pubblico-privata) copre la fornitura e la manutenzione per un periodo di 15 anni della nuova flotta di treni regionali per lo stato australiano del New South Wales.

Il volume della portata del lavoro di CAF in questo contratto supera la cifra di 500 milioni di euro e comprende la fornitura di 29 unità diesel-elettriche regionali, due simulatori e la costruzione e l'equipaggiamento di un nuovo deposito di manutenzione nel città di Dubbo, situata a nord-ovest di Sydney. Inoltre, CAF parteciperà al capitale della società che gestirà il sistema, le cui prime unità si stima entreranno nel servizio commerciale nel 2022.

New South Wales (NSW), con una popolazione di oltre 7 milioni di persone, è uno dei sei stati che compongono l'Australia. Con questo progetto, il governo del Nuovo Galles del Sud intende sostituire la vecchia flotta di treni regionali, con l'obiettivo di mettere in servizio nuovi treni che migliorino la sicurezza e il comfort dei passeggeri per i servizi regionali e interurbani nelle città di Canberra, Melbourne e Brisbane.

Alla fine dello scorso anno, CAF, in quanto facente parte del consorzio Great River City Rail Light, si è aggiudicata il contratto che comprendeva la fornitura, il funzionamento e la manutenzione di tredici unità Urbos 100 LRV per un periodo iniziale di otto anni, così come i sistemi di manutenzione e le installazioni della linea di metropolitana leggera Parramatta.

Precedentemente, CAF ha già sviluppato con successo altri progetti per Transport for New South Wales come la fornitura di dodici tram Urbos 100 LRV e la loro manutenzione per la linea Inner West nella città di Sydney, nonché il più recente progetto di metropolitana leggera per la vicina città di Newcastle, che comprendeva la fornitura di 6 tram equipaggiati con il sistema Freedrive di Greentech, prima linea in Australia senza catenaria in tutto il suo percorso che entrerà in servizio nel mese di febbraio 2019.

La lunga storia di CAF in Australia, la cui filiale è stata creata nel 2010, è completata dal contratto firmato nel 2016, come parte del Consorzio Metro Canberra, che consisteva nella fornitura di 14 Urbos 100 LRV e nella sua manutenzione per un periodo di 20 anni per la metropolitana leggera di Canberra.

Ok dalla UE ad acquisizione controllo congiunto su Virgin Atlantic da parte di Air-France-KLM, Delta e Virgin Group

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – La Commissione europea ha approvato, ai sensi del regolamento UE sulle concentrazioni, la proposta di acquisizione del controllo congiunto su Virgin Atlantic da parte di Air France-KLM, Delta e Virgin Group.

La decisione riguarda la proposta di acquisizione da parte di Air France-KLM di una partecipazione controllata al 31% da Virgin Atlantic Limited, che conduce al controllo congiunto di Virgin Atlantic da parte di Air France-KLM, Delta Air Lines Inc. e Virgin Group. La Commissione ha esaminato l'impatto della transazione sul mercato per (i) il trasporto aereo di passeggeri (ii) i servizi di trasporto aereo merci e (iii) i servizi di manutenzione, riparazione e revisione.

Per quanto riguarda il trasporto aereo di passeggeri, la transazione dà luogo a sovrapposizioni su voli diretti / indiretti (ad esempio una delle compagnie fornisce un volo diretto da una città all'altra, mentre l'altra fornisce un volo per lo stesso itinerario) e voli indiretti / indiretti (ovvero le compagnie forniscono voli one-stop tra due città). Questi si riferiscono alle rotte dal Regno Unito al Nord America, Africa, Asia e Caraibi, e dall'Europa continentale / Irlanda al Nord America.

La Commissione ha inoltre esaminato se le partecipazioni a slot combinate delle società negli aeroporti in cui i loro portafogli si sovrappongono, impedirebbero ai concorrenti di entrare o espandere la loro presenza in questi aeroporti. L'indagine della Commissione ha rilevato che nessuna delle rotte che si sovrappongono solleva problemi di concorrenza nonostante un numero limitato di rotte con elevate quote di mercato congiunte. Per quanto riguarda i mercati del trasporto aereo merci, è improbabile che l'operazione sollevi problemi sotto il profilo della concorrenza, in quanto Air France-KLM, Delta e Virgin Atlantic non sono concorrenti stretti e continuano a far fronte a una forte concorrenza sulle rotte merci interessate.

Infine, per quanto riguarda i servizi di manutenzione, riparazione e revisione, la transazione non solleva problemi di concorrenza a causa del suo impatto limitato su questi mercati. La Commissione ha pertanto concluso che l'operazione proposta non solleva problemi di concorrenza in nessuno dei mercati rilevanti e ha risolto il caso in modo incondizionato.

Consiglio dei Ministri: tra i temi interoperabilità del sistema ferroviario dell'Ue e sicurezza ferroviaria

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – Il Consiglio dei Ministri, riunitosi nella tarda serata di ieri, su proposta del Ministro per gli affari europei Paolo Savona e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo che, in attuazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

La direttiva ha l'obiettivo di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica per facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, nonché alla progressiva realizzazione del mercato interno.

La direttiva (UE) 2016/797 costituisce, insieme alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie e al regolamento (UE) 2016/796 il cosiddetto Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario.

Inoltre, su proposta del Ministro per gli affari europei Paolo Savona e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo in attuazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

La direttiva ha il fine di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione europea, nonché di migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari. Costituisce, insieme alla direttiva (UE) 2016/797 e al regolamento (UE) 2016/796, il cosiddetto Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario, pubblicato dalla Commissione europea a giugno 2016. Prevede, tra l'altro: l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella europea; la ripartizione delle responsabilità fra gli attori interessati; lo sviluppo degli obiettivi comuni di sicurezza; la definizione dei principi per la gestione dei "certificati di sicurezza" per le imprese ferroviarie e delle "autorizzazioni di sicurezza" per i gestori dell'infrastruttura; la definizione dei compiti in ambito ferroviario dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), e dell'organismo investigativo nazionale sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari; la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

MIT: sulla TAV Torino-Lione è in corso una fattiva interlocuzione con la Commissione Ue

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – "Con la Commissione Ue è in corso una fattiva interlocuzione che ha come scopo quello di utilizzare al meglio i fondi europei per le infrastrutture. Il lavoro che si sta facendo al Mit e la analisi costi benefici sul progetto del Tav Torino-Lione servono a tutti, Ue compresa, per comprendere come impiegare al meglio i soldi dei contribuenti italiani, francesi ed europei". Lo dice il Mit in una nota.

Torino-Lione: Pierluigi Coppola, il mio dissenso dalla relazione finale in due note al ministro Toninelli

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – Pierluigi Coppola, docente di pianificazione dei trasporti a Roma 2, membro della struttura di missione grandi opere del Mit, tra i fondatori della Società Italiana di Politica dei Trasporti SIPoTra, unico confermato da Toninelli dopo gli anni di Delrio, ha fatto parte integrante del gruppo di lavoro sull'analisi costi benefici della Tav, ma non ha firmato la relazione finale presentata al MIT per dissenso sui metodi adottati.

Lo precisa lo stesso Coppola in un comunicato. 'In relazione alle dichiarazioni rilasciate negli ultimi giorni dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli – scrive – dopo la pubblicazione dell'analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, vorrei precisare quanto segue, esclusivamente a tutela del mio lavoro e delle mie competenze professionali:

1. all'interno della Struttura Tecnica di Missione che e' composta da 14 esperti di alta consulenza, l'analisi costi-benefici relativa alla TAV Torino-Lione e' stata affidata a 6 esperti: Ponti, Ramella, Beria, Parolin, Drufuca e Coppola;

2. ho partecipato ai lavori di questo gruppo di lavoro ma non alla redazione del documento finale, pubblicato sul sito del Ministero, poiche' ero in disaccordo con la metodologia adottata a maggioranza;

3. ho manifestato le ragioni del mio disaccordo in diversi scambi email con il gruppo di lavoro, e, in presenza, negli incontri organizzati presso la Struttura Tecnica di Missione, allargati alla segreteria tecnica del Ministro;

4. tali ragioni le ho sintetizzate al Ministro nella mia nota di 6 pagine del 24 Gennaio us, che successivamente, su espressa richiesta della segreteria tecnica, ho sintetizzato in un'ulteriore nota di sintesi (tradotta anche in inglese) di 2 pagine'.

Analisi costi-benefici: Ponti in audizione alla Camera, strumento non perfetto e manipolabile ma migliore di altri

(FERPRESS) – Roma, 13 FEB – "Sono il coordinatore del gruppo e questo non è nemmeno il maggiore dei progetti che stiamo analizzando in termini economici, mentre il professor Ramella è il project manager". Inizia

con questa precisazione l'audizione del professor Marco Ponti in Commissione Trasporti sul tema dell'analisi costi-benefici della TAV Torino-Lione.

Ponti passa poi ha spiegare il motivo di questa analisi: "occorre scegliere tra gli investimenti pubblici, credo che sia difficilmente contestabile visto che sul tavolo ci sono investimenti pubblici per 132 mld, credo che bisogna determinare priorità e scegliere".

"Un altro aspetto di questo lavoro – prosegue il professore – è la completa continuità con quanto fatto dal ministro precedente tanto è vero che i due qui presenti hanno collaborato attivamente con il ministro Delrio: io ho collaborato alle linee guida redatte dal ministro Delrio e Ramella era addirittura nella struttura tecnica di missione. Questa continuità non è solo relativa al fatto che lavoravamo anche con gli altri ma anche sul metodo perché le linee guida si basano sull'analisi costi benefici quindi c'era un'intenzione da parte del ministro precedente che noi tutti abbiamo molto condiviso di usare questo strumento per fare delle scelte. Il problema è che sono state fatte le linee guida ma nessun analisi, almeno pubblica, ne è emersa. Comunque noi ci riteniamo in perfetta continuità metodologica con quanto avviato dall'amministrazione precedente.

Ora, se bisogna scegliere, lo strumento internazionale dominante è l'analisi costi-benefici: ci sono una serie di altri strumenti che si possono usare ma non ci sono dubbi che l'analisi costi benefici sia lo strumento dominante".

"E' uno strumento perfetto?- si chiede Ponti – "No. Posso parlare un'ora contro l'analisi costi benefici: c'è il problema se il progetto è marginale oppure no, il saggio di sconto che è deciso una volta per tutte, il costo opportunità dei fondi pubblici, la non addizionabilità delle funzioni di domanda in senso orizzontale"….

"E' manipolabile?" – si interroga ancora Ponti – "Si certo, soprattutto sui parametri di ingresso, però molto meno di altri: i parametri di ingresso che sono il costo opportunità del lavoro…possono variare però sono oggetto di standard e dibattito internazionale tanto è vero che sono definiti dalla banca mondiale, dalla Commissione europea,…quindi c'è un dibattito internazionale sui parametri quindi è relativamente trasparente il sistema di parametri usato".

"Comunque, con tutti questi difetti – prosegue Ponti – noi riteniamo che fare i conti è meglio che agire per ideologie per una ragione che si chiama in inglese countability cioè aumenta la trasparenza del dibattito democratico cioè si può entrare in merito ai numeri e dire no questo numero è criticabile oppure no.

Questa è la grande differenza rispetto a decidere in base all'arbitrio del principe. I conti secondo noi migliorano il dibattito democratico, non risolvono tutti i problemi ma ne migliorano la qualità più delle ideologie. E questo progetto ha sofferto di un carico ideologico molto elevato".

"Una delle cose da sottolineare – precisa il professore – è la questione della neutralità di questo gruppo di lavoro: tutti dicono che ci siamo già espressi contro questo progetto tuttavia il motivo per cui ci siamo espressi in quel modo è come un medico che vede un quadro clinico di un paziente che è molto ammalato. Quel medico se è coscienzioso, interrogato, risponderà che si, il paziente è molto ammalato. Ora il mio giudizio tecnico è che il quadro clinico è negativo e questo è il motivo per cui su questo progetto, ma anche su altri, ci sono state una serie di valutazioni negative negli anni passati perché erano i numeri che parlavano questo linguaggio già prima e hanno continuato a parlare (per i tecnici) lo stesso linguaggio anche dopo. Io quindi non credo che ci sia stato alcun atteggiamento ideologico se avessi visto numero diversi sarei diventato pro tav sfegatato.

L'obiettivo su cui questo gruppo è molto d'accordo è far avanzare nel Paese la cultura della countability cioè di fare i conti prima di decidere e comunque di discutere in base ai conti assumendo che la politica abbia una sua piena autonomia ma che non sia eticamente corretto non fare i conti".

Leonardo: contratto per la gestione intelligente di 35.000 bus argentini

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – Leonardo, insieme al partner argentino Multiradio, fornirà il sistema di gestione delle flotte del trasporto pubblico che monitorerà i 35.000 autobus in servizio in Argentina. Il contratto, commissionato da Nación Servicios, società del gruppo Banco Nación Argentina, include anche servizi di manutenzione per un periodo di 5 anni; nei prossimi mesi si concluderà la messa in opera della piattaforma per le prime 18.000 vetture.

Si tratta di uno dei progetti più completi realizzati finora nell'ambito dei sistemi per la gestione avanzata e intelligente dei trasporti. Il sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring) di Leonardo consente infatti di monitorare e localizzare i mezzi pubblici sul territorio, migliorandone la frequenza e la puntualità, oltre a segnalare in tempo reale eventuali disservizi ed esigenze di intervento in caso di emergenza. Tramite il collegamento con altre piattaforme tecnologiche già presenti a bordo degli autobus, è possibile, inoltre, certificare automaticamente le attività e il livello di operatività delle vetture.

Inoltre, grazie al nuovo sistema, i cittadini argentini hanno a disposizione un insieme di informazioni dettagliate e puntuali sul servizio, fruibili sia via internet sia attraverso un'applicazione scaricabile sullo smartphone. Gli stessi utenti possono, inoltre, contribuire a migliorare il servizio inviando segnalazioni e suggerimenti.

L'offerta presentata da Leonardo è risultata la migliore in termini di rapporto qualità-prezzo. Il contratto va ad aggiungersi agli altri già acquisiti nel Paese sudamericano e nell'intera regione nei settori IT, telecomunicazioni, sicurezza. Tra questi, di recente è stata realizzata una nuova infrastruttura di sicurezza e comunicazione a standard TETRA (TErrestrial Trunked RAdio) basata su tecnologia IP digitale, per la città di Buenos Aires, inizialmente utilizzata dalla polizia e dai servizi di emergenza e poi estesa a tutte le cinque linee della metropolitana. Sempre in ambito security, nella capitale sudamericana sono state inoltre fornite un'avanzata soluzione di videosorveglianza in movimento, installata su oltre 1.000 autobus, nonché sistemi fissi di lettura targhe.

Le prospettive marittime del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della Seta

(FERPRESS) – Napoli, 15 FEB – Il recente raddoppio del Canale di Suez, aumentando la capacità di trasporto, ha migliorato la competitività del Mediterraneo alimentandone i flussi commerciali, perché ha reso questa rotta mercantile molto più conveniente rispetto alla circumnavigazione del continente africano per raggiungere il Nord Europa.

Le implicazioni di tale rinnovata centralità del Mediterraneo nel sistema marittimo internazionale sono state al centro del convegno "Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta", che si è tenuto oggi al centro congressi del Terminal Napoli.

L'evento, organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in collaborazione con SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), ha affrontato gli effetti che questa crescita dei traffici può comportare per i porti del Sud Italia. Per offrire un contributo di analisi alla discussione, è stato presentato il recente studio di SRM e AlexBank su "L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo", con una relazione tenuta da Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di SRM.

"Ci troviamo di fronte ad una profonda riorganizzazione dei traffici marittimi internazionali, i cui esiti non sono affatto scontati. Il Mediterraneo può in questa fase contare su una finestra di opportunità competitiva, ma deve essere in grado di consolidarla nel tempo. Serve una strategia, innanzitutto europea, per consolidare le connessioni interne al bacino del Mediterraneo, tra la sponda nord e la sponda sud. Ma è necessario anche che i porti meridionali del nostro Paese siano adeguatamente dotati di infrastrutture moderne, coerenti con le caratteristiche richieste dal mercato". A dichiararlo è Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che – in occasione del convegno – ha presentato il suo libro "Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta" (Ed. Rubbettino), nel quale traccia una

mappa geopolitica delle grandi trasformazioni che si stanno determinando per effetto del disegno logistico cinese, che sta imprimendo una forte impronta alla relazioni politiche, commerciali e marittime del nostro tempo.

"Le nostre analisi mettono in risalto come il raddoppio del Canale di Suez abbia contribuito in modo importante ad aumentare la centralità del Mediterraneo nell'ambito del commercio mondiale. Le percentuali di crescita a doppia cifra sono dimostrazione che gli armatori privilegiano sempre di più questa rotta nei traffici verso medio ed estremo oriente e che il Canale assolverà a grande snodo della Belt & Road Initiative della Cina. L'aumento dell'indice di competitività marittima – di circa 10 punti – che ha fatto registrare l'Egitto negli ultimi 3 anni è, inoltre, altro esempio lampante che la realizzazione di infrastrutture, in sinergia con un grande progetto industriale, quale è la free zone, può essere un grande generatore di economia" ha dichiarato Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, che ha preso parte al confronto sui rischi e le opportunità del sistema portuale del Mezzogiorno insieme a Graziano Delrio, Deputato e già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Michele Geraci, Sottosegretario allo Sviluppo Economico; e Adriano Giannola, Presidente SVIMEZ.

Ha moderato il dibattito Adriano Albano, RAI-TGR Campania.

Per consultare lo studio clicca qui.

ITALIA

MIT: Toninelli firma il decreto per il riparto di 3,89 mld del fondo TPL alle Regioni

(FERPRESS) – Roma, 12 FEB – Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha firmato il decreto interministeriale con il quale vengono ripartiti tra le Regioni a statuto ordinario 3.898.668.289,20 di euro come anticipazione dell'80% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario.

Tra i fondi, come richiesto dal Ministro Toninelli al collega all'Economia Giovanni Tria, sono stati conteggiati, e dunque di fatto sbloccati, i 300 milioni di euro accantonati dalla legge di Bilancio 2019.

"Potenziare il trasporto pubblico locale è, sin dall'inizio, uno dei miei obiettivi prioritari – commenta il Ministro Toninelli – La via maestra per garantire ai cittadini spostamenti adeguati, facendo passi in avanti verso l'intermodalità e l'obiettivo di incentivare forme di viaggio a basso impatto ambientale. Sono dunque soddisfatto di essere riuscito a sbloccare a tal fine le risorse accantonate in Manovra, perché sul Tpl non è ammissibile risparmiare né tagliare nemmeno un euro".

Anas: bando da 660 mln per risanamento strutturale di ponti, viadotti e gallerie

(FERPRESS) – Roma, 13 FEB – Anas (Gruppo FS Italiane) pubblica sulla Gazzetta Ufficiale Europea un bando del valore di 660 milioni di euro per il risanamento strutturale delle opere d'arte (ponti, viadotti e gallerie) con interventi mirati alla conservazione, al consolidamento statico e alla protezione sismica delle opere sull'intero territorio nazionale.

Il bando è suddiviso in 22 lotti per l'affidamento di altrettanti accordi quadro di durata triennale e ripartiti per area compartimentale o regionale, interessa tutte le arterie viarie gestite da Anas e l'investimento per ciascun lotto è così ripartito: 25 milioni di euro per la Liguria (lotto 1); 20 milioni per il Piemonte (lotto 2); 15 milioni per la Valle D'Aosta (lotto 3); 35 milioni per la Lombardia (lotto 4); 15 milioni per il Friuli-Venezia Giulia (lotto 5); 40 milioni per il Veneto (lotto 6); 40 milioni per la Emilia Romagna (lotto 7); 40 milioni per la Toscana (lotto 8); 30 milioni per le Marche (lotto 9); 35 milioni per l'Umbria (lotto 10); 20 milioni per la Lazio (lotto 11); 20 milioni

per la Campania (lotto 12); 25 milioni per la Basilicata (lotto 13); 30 milioni per l'Abruzzo (lotto 14); 20 milioni per il Molise (lotto 15); 30 milioni per la Puglia (lotto 16); 40 milioni per la A2 "Autostrada del Mediterraneo" (lotto 17); 40 milioni per la Calabria (lotto 18); 30 milioni per l'area afferente le strade dell'area compartimentale di Catania in Sicilia (lotto 19); 30 milioni per l'area afferente le strade dell'area compartimentale di Palermo in Sicilia (lotto 20); 40 milioni per le autostrade siciliane (A18DIR Diramazione di Catania, A19 Palermo-Catania, A19DIR Diramazione per via Giafar, A29 Palermo-Mazara del Vallo, Autostrada Catania-Siracusa, A29DIR Alcamo-Trapani, A29DIR/A Diramazione per Birgi, A29RACC Diramazione per Punta Raisi, A29 RACCBIS Raccordo per via Belgio; lotto 21) e 40 milioni per la Sardegna (lotto 22).

L'affidamento degli appalti è stato avviato mediante procedura aperta per l'aggiudicazione di Accordi Quadro, strumento che garantisce la possibilità di avviare i lavori con la massima tempestività nel momento in cui si manifesta il bisogno, senza dover espletare ogni volta una nuova gara di appalto, consentendo quindi risparmio di tempo, maggiore efficienza e qualità.

Le imprese interessate dovranno far pervenire le offerte digitali, corredate dalla documentazione richiesta, sul Portale Acquisti di Anas https://acquisti.stradeanas.it, pena esclusione, entro le ore 12.00 del 23 marzo 2019.

Anas: superato crash test nuova barriera sicurezza stradale #salvamotociclisti

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – Esito positivo per il crash test sulla nuova barriera spartitraffico centrale di tipo continuo con un dispositivo per la tutela dei motociclisti, interamente progettata da un team di ingegneri di Anas (Gruppo FS Italiane).

Il test è stato fatto a Bollate, in provincia di Milano, sulla pista di CSI (Gruppo IMQ), Centro di Certificazione e Analisi comportamentale.

"E' un risultato molto importante per la sicurezza stradale – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Anas Massimo Simonini – ottenuto grazie all'innovazione tecnologica prodotta dagli ingegneri Anas. La nuova barriera spartitraffico #salvamotociclisti consentirà ad Anas di elevare ulteriormente gli standard di sicurezza sulle proprie strade. Inoltre si tratta di un dispositivo a marchio Anas esportabile sui mercati nazionali e internazionali".

Tutte le prove, propedeutiche all'ottenimento della marcatura CE, sono state superate con successo, in particolare l'ultima: un mezzo pesante con un peso complessivo di 38 tonnellate è stato lanciato contro la barriera a una velocità di 65km/h con un angolo di impatto di 20 gradi confermando il corretto comportamento del dispositivo di ritenuta.

La barriera spartitraffico centrale consentirà di risolvere il problema diffuso, riscontrato sulle strade esistenti, dell'installazione dei dispositivi di ritenuta in presenza di spazi ridotti.

La barriera rappresenta un ulteriore passo avanti verso il completamento della gamma di barriere di sicurezza stradale di tipo continuo con profilo #salvamotociclisti che Anas sta realizzando per tutelare e proteggere tutti gli utenti, con particolare riferimento a quelli più vulnerabili.

La barriera spartitraffico è stata ideata e progettata dal settore Barriere di Sicurezza, coordinato dall'ingegner Nicola Dinnella, della Direzione Operation e Coordinamento Territoriale Anas.

La barriera H4STDSM di Anas è concepita – oltre che per limitare i danni agli occupanti dei veicoli leggeri e contenere i mezzi pesanti all'interno della sede stradale – anche per evitare danni gravi ai motociclisti attraverso l'introduzione di un dispositivo salva motociclisti (DSM) che, in caso di urto, evita il contatto diretto sui paletti e sui bordi taglienti della lama. L'introduzione del Dispositivo #salvamotociclisti (DSM) rende il comportamento delle barriere Anas assimilabile a quello tipico delle barriere strutturalmente continue, al contrario delle barriere esistenti a nastri e paletti non protetti. La gamma delle barriere stradali Anas è stata testata al vero secondo la UNI EN 1317 parte 1 e 2 in campi prova certificati.

Audizione ANIASA in IX Commissione della Camera: adeguare CdS a sharing mobility

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – Incoraggiare e sostenere le nuove forme di "smart mobility" attraverso un quadro normativo al passo con i tempi, riconoscendo nel Codice della Strada, fermo al 1992, le nuove forme di mobilità condivisa.

Sono questi gli obiettivi delle proposte illustrate questa mattina da ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, nel corso dell'audizione presso la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati sul tema "Modifiche al codice della strada".

I rappresentanti dell'Associazione hanno sottolineato come il settore del noleggio veicoli abbia registrato negli ultimi anni una forte e continua crescita: tra il 2000 e il 2018 ha immatricolato oltre 6,3 milioni di veicoli nuovi e rappresenta il 23% delle immatricolazioni nazionali; ogni giorno per ragioni di business e turismo oltre 900.000 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 94.000 quelli del noleggio a breve termine e oltre 19.000 il car sharing,

"L'attuale Codice", ha evidenziato ai membri della Commissione il Presidente ANIASA – Massimiliano Archiapatti, "costituisce, ormai, un ostacolo all'innovazione e all'affermarsi di nuovi e più sostenibili modelli di fruizione dei veicoli. Elaborato ormai oltre 25 anni fa, evidenzia da tempo profili anacronistici e di sostanziale inadeguatezza: nel 1992 circolavano sulle nostre strade 31.000 veicoli a noleggio a lungo o breve termine, oggi abbiamo superato quota 1 milione di veicoli ed è possibile prendere un'auto in affitto da pochi minuti a 5 anni".

Tra le principali proposte illustrate dell'Associazione ai membri della Commissione:

• l'introduzione nel Codice di una definizione di "vehicle sharing" e l'armonizzazione delle regole per la gestione e la fruizione (accesso alle ZTL, uniformità della segnaletica stradale, accesso alle corsie preferenziali, previsioni di stalli dedicati in prossimità dei luoghi di interesse) dei servizi nei diversi Comuni, con l'obiettivo di facilitare la vita degli automobilisti e mettere gli operatori nelle condizioni di pianificare un'offerta integrata;
• la previsione della possibilità, oggi negata, a taxi e servizi di NCC di prendere a noleggio il proprio veicolo, oltre che in proprietà o leasing finanziario;
• l'introduzione della possibilità di noleggiare veicoli con portata superiore a 60 quintali, oggi prevista solo tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi. Una limitazione, questa, presente solo in Portogallo e Spagna e che indebolisce la competitività delle aziende di trasporto nazionali.

"La mobilità a noleggio oggi può rappresentare", ha concluso il Presidente ANIASA, "un immediato volano dell'evoluzione verso modelli più sostenibili e sicuri e un acceleratore della svolta elettrica".

I veicoli a noleggio sono tutti di ultima generazione, equipaggiati con gli ultimi sistemi di sicurezza e, rispetto alla media del parco circolante, emettono meno della metà di monossido di carbonio/ossido di azoto. Inoltre, il particolato emesso dalle vetture diesel a noleggio è inferiore dell'85% e gli idrocarburi incombusti del 70%. Al contempo, il settore già oggi rappresenta la metà delle immatricolazioni di vetture elettriche (circa 2.500 nel 2018).

Appalti: Toninelli, serve decreto sblocca-cantieri. Intesa con Ance su grande piano manutenzione

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – "E' evidente che il Codice dei contratti pubblici va cambiato in modo organico e non affrettato. Al tempo stesso, però, ci sono delle modifiche che possono essere anticipate in un decreto legge sblocca-cantieri ormai assolutamente necessario e improrogabile per dare presa concreta agli investimenti su cui il Governo sta facendo un grande sforzo e per accelerare il rilancio del settore delle costruzioni".

Lo dice in una nota il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, che al Mit ha incontrato una delegazione dell'Ance, guidata dal presidente Gabriele Buia.

"Ho registrato un clima collaborativo e una piena condivisione di intenti rispetto alla necessità di lanciare un grande piano di manutenzione per il Paese, la prima grande opera che serve all'Italia – sottolinea Toninelli – in modo da garantire una maggiore sicurezza del territorio, delle nostre infrastrutture e un vero rilancio economico nel segno della competitività del sistema e della qualità della vita dei cittadini".

FS Italiane: CdA delibera avvio trattativa con Delta Air Lines ed easyjet su dossier Alitalia

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – "Alla luce delle conferme di interesse pervenute da parte di Delta Air Lines ed easyJet a essere partner industriali di FS Italiane nell'operazione Alitalia, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane si è riunito ieri e ha deliberato di avviare una trattativa con le citate Compagnie aeree, al fine di proseguire nella definizione degli elementi portanti del Piano della nuova Alitalia".

Lo si apprende da un comunicato stampa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

FS Italiane: a Gianfranco Battisti il premio Excellent 2019 per la valorizzazione del brand Italia

(FERPRESS) – Milano, 12 FEB – Gianfranco Battisti, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane, ha vinto il Premio Excellent 2019.

Giunto alla ventiquattresima edizione e ideato dalla senatrice Ombretta Fumagalli Carulli, che presiede la giuria, e da Mario Mancini, presidente di Master Meeting, il Premio Excellent è riservato a manager del turismo e dell'ospitalità, vero asset strategico dell'economia italiana.

Il riconoscimento è attribuito anche a personalità di primissimo piano del mondo della politica, dell'economia, della cultura che si distinguono per il loro contributo alla valorizzazione e alla promozione del brand Italia nel mondo.

"I grandi investitori internazionali guardano con interesse al nostro Paese e stanno investendo molto nel settore turistico facendo registrare un trend in costante aumento: sui 550 milioni di nuovi turisti che verranno in Europa, l'Italia ne intercetterà una quota rilevante" ha dichiarato Gianfranco Battisti. "L'importanza turistica del nostro Paese è confermata dalla designazione di Matera a Capitale Europea della Cultura 2019. Il Gruppo FS Italiane è costantemente impegnato nello sviluppo, insieme alle Istituzioni, di un sistema integrato di offerta che crei le condizioni per una maggiore accessibilità alle destinazioni ad alto potenziale turistico".

Oltre 5mila collegamenti giornalieri del trasporto regionale e oltre 280 servizi quotidiani effettuati con le Frecce. È l'impegno del Gruppo FS Italiane per unire sempre di più le stazioni ferroviarie agli hub d'ingresso del Paese (aeroporti e porti) e offrire un servizio capace di rispondere alle esigenze delle persone che scelgono i servizi di Trenitalia e Busitalia.

FS Italiane contribuisce alla crescita del turismo nelle città italiane con promozioni, durante tutto l'anno, per la mobilità integrata. Con l'aumento dell'8% degli spostamenti nel tempo libero sui treni regionali, le persone che nel 2018 hanno viaggiato per motivi di piacere rappresentano il 29% rispetto al totale dei passeggeri.

All'intenso lavoro delle Gruppo FS Italiane si aggiunge un vasto network di agenzie di viaggio partner che include più di 6.500 punti vendita in Italia e oltre 18mila all'estero. Dai mercati esteri si registra infatti un incremento costante dei volumi di vendita con quasi 8 milioni di turisti stranieri in visita nel nostro Paese che hanno viaggiato con Trenitalia nel corso del 2018, in crescita del 19% rispetto al 2017.

Durante la cerimonia di consegna, all'Hotel Principe di Savoia, la giuria del Premio Excellent ha attribuito riconoscimenti anche Maria Elisabetta Alberti Casellati, Presidente del Senato della Repubblica e Gian Marco Centinaio, Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo italiano.

15° Convegno nazionale ASSTRA: il TPL viaggia verso il futuro, ma il settore merita una legge ad hoc

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – ASSTRA, l'associazione che riunisce le imprese di trasporto pubblico locale in Italia (ora presieduta da Andrea Gibelli), ha tenuto il 15° Convegno nazionale sul TPL, con uno sguardo rivolto – in particolare – al futuro e alle trasformazioni che stanno investendo il settore.

La transizione verso una mobilità completamente ecosostenibile, resa possibile dall'evoluzione delle relative tecniche, e i processi di innovazione tecnologica e di digitalizzazione (con tutto ciò che entrambi questi fattori comportano) sono stati i temi inevitabilmente al centro del convegno, senza però esaurire i contenuti dell'assise, che ha occupato due giorni di lavori e visto un numero foltissimo di partecipanti, anche di alto livello istituzionale.

Impossibile, data la vastità dei temi oggetto di dibattito e di confronto, individuare un unico filo conduttore del convegno. Dall'altro lato, è inevitabile sottolineare come anche i lavori dell'edizione di quest'anno abbiano confermato una delle esigenze su cui l'associazione ASSTRA maggiormente insiste, cioè che il settore del trasporto pubblico locale merita una regolamentazione ad hoc, e dunque una legge organica che sciolga anche alcuni dei molti nodi che i successivi interventi normativi (11 negli ultimi 10 anni, ha ricordato lo Studio Malena&Associati, studio legale specializzato proprio nelle questioni dei trasporti) non hanno sciolto in tutti questi anni. Anche l'ultimo provvedimento di riforma intervenuto a disciplinare il settore, la legge di riforma Madia, non è riuscita – nonostante le insistenze di ASSTRA – ad enucleare la tipicità del settore, e ha compreso le norme sulle società partecipate (tra cui rientrano gran parte delle aziende TPL controllate dalle amministrazioni locali) nel complessivo progetto riformatore, con alcune contraddizioni che sono via via diventate sempre più evidenti.

Ancora una volta, le tematiche sono molto vaste ed è impossibile affrontarle una per una. Alcune, però, sono estremamente indicative di uno scenario che cambia molto velocemente e che avrebbe bisogno di essere nelle sue complesse specificità. Ad esempio, il settore del TPL è avviato in direzione di una transizione (complessa e non certo facile da realizzare) verso modalità di consumo energetico sostenibile, che significa – in poche parole – l'adozione di bus elettrici per la mobilità soprattutto nei grandi centri urbani (come si prepara a fare Milano, che ha programmato di cambiare l'intero parco mezzi convertendolo all'elettrico nell'arco di 10 anni). L'alimentazione con energia elettrica ha bisogno di strutture apposite, che sono tutte da costruire, ma che spesso impattano con le regolamentazioni molto severe per qualsiasi ristrutturazione urbana. Non basta: l'energia elettrica rappresenta comunque un costo (che in Italia è più elevato degli altri paesi); una analogo servizio di trasporto collettivo, quello ferroviario, usufruisce di tariffe agevolate, che sarebbe giusto estendere anche ai nuovi mezzi che dovranno circolare in città per assicurare la mobilità dei cittadini.

Ma – ripetendo che questi sono solo alcuni esempi delle varie problematiche aperte – non basta: la circolazione dei mezzi pubblici è sottoposta alla regolamentazione del Codice della Strada, che impone limiti di peso o di lunghezza dei veicoli che spesso sono diventati antistorici, considerata l'evoluzione dei veicoli stessi. Ma riformare il Codice della Strada (che, tra parentesi, è attualmente in discussione proprio nelle aule parlamentari) impone un percorso legislativo lungo, senza considerare che questi aggiornamenti di natura essenzialmente tecnica finiscono per essere coinvolti nelle discussioni, ad esempio, se sia opportuno elevare la velocità in autostrada a 150 chilometri orari o introdurre il divieto di fumare in auto, eccetera, eccetera, eccetera.

15° Convegno Tpl ASSTRA: società pubbliche o private tra mercato e leve imprenditoriali

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – Le società di trasporto pubblico locale, a prescindere da chi ne detiene la proprietà, sono società "pubbliche" (nel senso che fanno riferimento alle regole della pubblica amministrazione) o sono società che rispondono alla regole del diritto privato, sempre prescindendo da

proprietà ed azionisti? Intorno a questa domanda – cui, in realtà, non è così semplice rispondere – si è articolata l'ultima sessione di dibattito del convegno sul Tpl organizzato da ASSTRA.

Bruno Bitetti, dello Studio Malena&Associati (lo studio legale con altissimo livello di specializzazione proprio nel settore dei trasporti), ha ricordato che ci sono stati 11 interventi normativi negli ultimi 10 anni per disciplinare organizzazione societaria, regole di diritto, varie normative sull'effettuazione delle gare per l'affidamento dei servizi, e via via continuando, ma questo non ha impedito il moltiplicarsi di ricorsi e di vertenze.

Giuseppina Gualtieri, della Giunta di ASSTRA, ha ricordato la posizione dell'associazione, che rappresenta una soluzione a portata di mano: se le aziende di TPL hanno contratti di servizio con affidamento in house, è giusto che siano sottoposte alle regole pubbliche; se hanno vinto una gara, è giusto che siano considerate a pieno titolo imprese che competono sul mercato. La legge Madia, purtroppo, non fa sufficiente chiarezza ed il settore e' ancora impegolato nell'incertezza delle norme.

Vari altri temi sono stati poi approfonditi nel panel, cui hanno partecipato: Orazio Iacono, AD di Trenitalia; Stefano Berardinelli, di ASSTRA; Stefania di Serafino, dell'Antitrust; Alessandro Morelli, presidente Commissione Trasporti della Camera;e Mohamed Mezghani, Segretario generale di UITP, che ha firmato anche un importante accordo di collaborazione con il presidente di ASSTRA, Andrea Gibelli.

Asstra, Intesa Sanpaolo, Fondazione IFEL-ANCI presentano lo studio "le Aziende TPL, alla ricerca della giusta rotta"

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – Lo studio Intesa Sanpaolo-Asstra-Fondazione Ifel-Anci evidenzia la rilevanza del settore del trasporto pubblico locale per il sistema Paese e la performance delle aziende nell'ultimo triennio. Si tratta di un comparto che impiega oltre 124.000 addetti, offre 2 miliardi di chilometri vettura annui, trasporta 5,4 miliardi di passeggeri l'anno e produce un fatturato complessivo (ricavi da traffico e contributi pubblici) di circa 12 miliardi di Euro.

Tra il 2015 e il 2017 i bilanci delle aziende registrano un consolidamento delle posizioni e un miglioramento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi. A livello mediano nel 2017 il MOL si attesa al 7,67% della produzione, il MON allo 0,01%, il risultato netto all'1,82%, il Roe al 3,18% e il Roi allo 0,02%. La posizione finanziaria evidenzia un modesto utilizzo della leva e un livello di indebitamento basso: le situazioni critiche sono limitate ad un numero molto ristretto di imprese. Per le aziende partecipate, dal 2015 i ricavi da traffico per km mostrano un progressivo aumento (+7,7%) a fronte di una sostanziale diminuzione dei contributi chilometrici (-1,8%).

L'atteso rilancio degli investimenti stenta a decollare, nonostante lo stanziamento di risorse: la procedura di acquisto degli autobus introdotta si è dimostrata di non immediato utilizzo e ciò ha comportato ritardi nell'approvvigionamento di nuovi autobus. A livello mediano, la spesa per investimenti passa dal 5,5% del valore della produzione al 4,9%, parallelamente gli ammortamenti rimangono costanti al 6,6%. La mancata ripresa dei flussi di investimento è un elemento di preoccupazione perché impatta sia sulla qualità del servizio, sia sulla sicurezza, sia sulla sostenibilità ambientale; inoltre, la qualità del materiale rotabile influenza anche, in modo apprezzabile, i costi operativi delle aziende e quindi, per questa via, l'efficienza degli operatori. I costi di manutenzione e i consumi di un autobus vecchio sono molto più significativi di quelli di un autobus nuovo.

A fronte della staticità dei risultati del settore nel suo complesso, l'analisi per cluster evidenzia performance differenziate.

La variabile dimensionale sembra influire sull'efficienza delle aziende di TPL: dall'analisi dei dati di bilancio del triennio emerge il recupero delle imprese di maggiori dimensioni, che migliorano la propria performance. Le maggiori dimensioni sembrano garantire anche una maggior attenzione agli investimenti: l'incidenza degli ammortamenti sul valore della produzione accelera per le grandi imprese mentre per le medio-piccole risulta più stabile; il flusso di investimenti risulta particolarmente significativo nel 2015, nel biennio successivo si

attesta su valori simili a quelli delle PMI. Parallelamente le immobilizzazioni delle grandi imprese si rafforzano.

Nel triennio d'analisi permangono le forti differenze tra Centro-Nord e Sud. Tutti gli indicatori evidenziano le difficoltà delle imprese localizzate nelle regioni del Sud. L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione è sensibilmente più elevata, i margini sono quindi inferiori e anche il risultato netto e la redditività sono più bassi. Sul fronte degli investimenti si evidenziano le difficoltà delle imprese meridionali con il dato del 2017 che scende al 2,2% della produzione.

L'analisi per tipologia di servizio e per modalità di trasporto conferma la significativa eterogeneità delle caratteristiche strutturali, ma evidenzia anche differenti performance di cluster omogenei. Le imprese che effettuano servizio urbano, pur confermando una maggiore incidenza del costo del lavoro, vedono ridursi tale voce di costo in modo significativo nel triennio (dal 58% al 52,7% del valore della produzione). I margini e i risultati risentono positivamente di tale dinamica: Il MOL accelera da 4,7% a 7,7%, il risultato netto da 0,3% a 1,2%. Sul fronte degli investimenti sono però le imprese che operano nel servizio extraurbano a registrare una accelerazione (da 2,8% a 7,6% a livello mediano), mentre le imprese che effettuano servizio urbano riducono sensibilmente i flussi.

Le aziende ferro, ovvero che operano esclusivamente su metropolitana, tramvia e ferroviario regionale nel triennio dimostrano di migliorare significativamente la propria redditività e di investire una quota consistente del proprio fatturato: il ROE passa da 4,5% a 9,5%, il ROI da -2,7% a 0,4%, gli investimenti da 1,3% a 7,8%.

Le società di trasporto pubblico locale partecipate da almeno un'amministrazione pubblica (Stato, Regioni ed Enti Locali), sia direttamente che indirettamente, sono pari a 112 rappresentando il 12% delle complessive 930 società che producono servizi di TPL. Nel corso degli ultimi 10 anni (2010-2019), a seguito di alcune operazioni societarie (fusioni e aggregazioni), il numero delle società partecipate è passato da 160 a 112 (-30%);

A fronte di una sostanziale stabilità delle percorrenze, degli addetti e del numero di mezzi, il 2017 si è caratterizzato per un aumento dei passeggeri trasportati che crescono in media nell'ultimo anno dell'1,8%.

Il confronto con alcune grandi e significative città europee conferma che in Italia le tariffe sono tra le più basse d'Europa non solo in termini assoluti ma anche in relazione al reddito disponibile. La relazione tra il costo medio dell'abbonamento mensile ed il reddito medio mensile delle famiglie rivela un rapporto percentuale che varia da un massimo di 5,2% nel Regno Unito ad un minimo dell'1,6% in Italia.

L'andamento dei ricavi da traffico per km mostra che dal 2015 si è registrato un progressivo aumento dei ricavi chilometrici a fronte di una sostanziale diminuzione dei contributi chilometrici. Nello specifico, nel triennio, a livello medio nazionale si è registrato un aumento dei ricavi per km dell'8% e una diminuzione del contributo per km pari a -1,8%. Nonostante il prezzo delle tariffe rimanga tra i più bassi in Europa, le aziende migliorano le loro performance in termini di rapporto ricavi da traffico su costi operativi. A livello medio, il rapporto nel 2017 arriva al 33,3% contro un 31,6% del 2016. A riprova di un generale efficientamento del settore, tra il 2016 e il 2017, si è assistito ad un'ulteriore riduzione dei costi operativi per km in particolare tra le aziende di trasporto misto (-3%) ed extra-urbano (-8%) e nelle medie (-5%) e grandi imprese (-1%). Nel 2017 l'81% delle società partecipate di TPL chiude con il bilancio in utile. Delle 20 aziende che chiudono in perdita, il 65% (13 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo e 3 di queste un EBIT positivo. Il miglioramento rispetto agli anni passati è confermato anche dall'analisi dell'andamento generale delle aziende con MOL positivo: il 94% nel 2017 contro il 92% nel 2016 e il 72% nel 2009.

Circa l'80% delle partecipate comunali è in utile (64 società su 81). Nonostante le aziende con un risultato economico positivo siano un numero sensibilmente più alto rispetto a quelle in perdita, esse registrano un utile complessivo pari a soltanto 87,4 milioni di euro, mentre le poche società in rosso conseguono una perdita che si attesta, nel 2017, ad oltre 169 milioni di euro.

Alitalia: Montino, Fiumicino rischia una crisi sociale senza precedenti. Rilanciamo il nostro piano

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – "Su Alitalia si continua a rimandare e a perdere tempo, ma di tempo non ce n'è più". Lo dichiara il sindaco di Fiumicino Esterino Montino. "Siamo fortemente preoccupati – prosegue – per il destino della compagnia e dei suoi lavoratori e ci associamo all'appello di accelerare lanciato dai sindacati.

Lo abbiamo affermato con il passato Governo, dalle cui decisioni abbiamo nettamente preso le distanze, lo ribadiamo oggi. Sono a rischio circa 5000 persone che vivono sul nostro territorio, sul cui futuro pesa una scure non più sopportabile. Se una mole così imponente di persone dovesse ritrovarsi improvvisamente senza lavoro, a Fiumicino si aprirebbe una crisi sociale senza precedenti".

"La nostra preoccupazione – spiega il sindaco Montino – è alimentata dall'assenza di un piano industriale concreto e dal continuo rinvio di una decisione. Linea che continua a far perdere tempo senza rendersi conto che di tempo non ce n'è più. Ora si parla di marzo, domani probabilmente di maggio, data delle elezioni europee".

"Ci risulta – aggiunge – che a partire da marzo si cancelleranno 700 voli Alitalia, con lo stop di 10 aerei su 120, pari all'8% dell'operativo. Le nostre informazioni parlano anche di un problema di cassa azzerata. Una situazione drammatica di cui chiediamo con forza di conoscere i dettagli.

La stessa disponibilità di Lufthansa è vincolata al taglio di 3000 posti di lavoro considerati in esubero, che si aggiungono ai 1800 lavoratori e lavoratrici già in cassa integrazione. Di questi ultimi nessuno parla più, ma si dà per scontato che non rientreranno a lavoro".

"Già due anni fa il Comune di Fiumicino ha elaborato una proposta articolata di rilancio dell'azienda – ricorda Montino – che vede la partecipazione, nel 51% di Alitalia, delle più importanti società partecipate dello Stato italiano che operano nel settore trasporti (Ferrovie dello Stato), ingegneria (Finmeccanica) ed energia (Eni). Questa proposta è stata presentata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, alla Camera, al senato e alla Regione Lazio. Il nostro piano di salvataggio di Alitalia è ancora valido e realizzabile e per questo intendiamo rilanciarlo. Abbiamo anche organizzato un Consiglio straordinario congiunto con Roma Capitale che si espresse all'unanimità e a cui presero parte sindacati, lavoratori e enti coinvolti. Oggi lanciamo la proposta di del terzo consiglio comunale aperto, a cui ci auguriamo che parteciperanno le forze sociali, i sindacati e le istituzioni coinvolte".

"Il nostro è un vero e proprio grido di allarme – conclude –, che si fa carico delle preoccupazioni dei lavoratori, delle loro famiglie, oltre che del futuro del tessuto economico e sociale della città".

Consulta la sintesi del Piano di salvataggio di Alitalia proposta dal Comune di Fiumicino

Porto di Genova: prospettive di crescita per il trasporto ferroviario merci

(FERPRESS) – Genova, 15 FEB – Il recente Rapporto 2018 della tedesca Bsl Transportation Consultants GmbH per conto di UIC – Union Internationale des Chemins de Fer indica l'Italia come uno dei Paesi dei più attivi livello continentale nell'intermodalità: particolarmente positive le prospettive per i porti

Nell'ultimo decennio, il trasporto ferroviario merci in Europa è risultato stabile ma è molto cresciuta la componente del trasporto combinato, arrivata a pesare per il 21,6% sul totale. Il treno incide per il 17,4% sul totale delle merci trasportate nel continente, mentre la strada domina con il 76,4%. In Italia il treno pesa per un 15% mentre il camion controlla il restante 85%.

L'Italia è fra i pochi paesi a livello europeo dove la quota del combinato è superiore al 45% rispetto al totale del trasporto di merci su ferro. Il nostro paese movimenta annualmente quasi 60mila tonnellate di merce via ferrovia, di cui 33mila fanno riferimento a trasporto combinato e il resto a servizi "tutto treno".

I corridoi più trafficati per i trasporti combinati non accompagnati collegano l'Italia con Germania (19,9 milioni di tonnellate, in crescita fra 2015 e 2017 del 2,1%), Belgio (9,1 milioni di tonnellate; +23,7%), Francia (3,2 milioni di tonnellate; +37,5%) e Austria (1,5 milioni di tonnellate; +100%).

Anche i trasporti intermodali accompagnati (le cosiddette autostrade viaggianti), per quanto abbiano un peso relativo sul totale continentale, vedono l'Italia al top in Europa grazie ai collegamenti con Germania e Austria.

Lo studio sottolinea come larga parte dei traffici combinati ha fulcro negli scali marittimi, mettendo in luce le ottime potenzialità di crescita di porti come Trieste e Genova, dove a fine 2017 l'incidenza del trasporto ferroviario sul totale dei container movimentati si attestava al 16% (per un totale di 320.925 TEU). Queste potenzialità sono confermate dallo sviluppo delle relazioni ferroviarie dal porto di Genova verso il Sud Europa, come il nuovo collegamento diretto dal terminal VTE di Pra' a Basilea (Frenkendorf).

Sulla base delle aspettative degli stakeholder intervistati, BSL indica un incremento atteso del trasporto su ferro in Europa oltre il 5% negli anni 2019 e 2020.

Salini Impregilo presenta un'offerta per l'ingresso nel capitale di Astaldi in continuità

(FERPRESS) – Milano, 14 FEB – Salini Impregilo S.p.A. ("Salini Impregilo") informa di avere presentato un'offerta avente a oggetto una potenziale operazione di investimento in Astaldi S.p.A. (l'"Offerta SI" e "Astaldi"). L'Offerta SI, ove recepita da Astaldi, sarà a supporto della propria proposta di "continuità diretta" con cui Astaldi richiederà l'ammissione alla procedura di concordato preventivo (la "Proposta Concordataria Astaldi").

La Proposta Concordataria Astaldi prevedrà (i) un piano economico-finanziario per il ritorno in bonis con la continuità delle attività EPC; (ii) la segregazione degli asset non-core (tra cui, in particolare, il ramo concessioni con i progetti relativi al terzo ponte sul Bosforo, l'autostrada Gebze-Orhangazi-Izmir e l'Etlik integrated health campus in Turchia, l'Aeroporto di Santiago e l'ospedale Felix Bulnes in Cile, il credito in Venezuela e l'immobile della sede centrale di Roma) in un separato compendio destinato a beneficio esclusivo dei creditori chirografi; (iii) un aumento di capitale per cassa pari a €225m, per il 65% del capitale di Astaldi post aumento, riservato a Salini Impregilo, destinato in parte al pagamento dei debiti privilegiati e prededucibili e in parte a servizio del piano di continuità, con attribuzione a Salini Impregilo di una quota di controllo in Astaldi post esdebitazione concordataria; (iv) la soddisfazione parziale dei creditori chirografari con l'attribuzione in loro favore di azioni (per beneficiare della continuità del ramo EPC) e strumenti finanziari partecipativi (per beneficiare del ricavato degli asset non core segregati a loro favore). Prende conseguentemente avvio un percorso con cui Astaldi sottopone la propria proposta concordataria al giudizio di ammissibilità da parte del Tribunale. All'ammissione, ove concessa, conseguirebbero la sottoposizione della proposta al voto dei creditori e il successivo iter di omologa giudiziale.

L'Offerta SI è condizionata, tra l'altro, al positivo esito della Proposta Concordataria Astaldi, al conseguimento delle necessarie autorizzazioni di legge, all'assenza di eventi che mettano a rischio la fattibilità del piano economico-finanziario di continuità di Astaldi, al contributo di co-investitori di lungo periodo partecipando all'aumento di capitale a pagamento attraverso proprie risorse finanziare e alla disponibilità del sistema bancario a concedere ad Astaldi le linee di credito, per cassa e firma, necessarie nel contesto della stabilizzazione finanziaria e operativa della società prevista dal piano concordatario. La struttura dell'operazione non prevede impegni od oneri a carico di Salini Impregilo prima dell'omologa della Proposta Concordataria Astaldi e presuppone che, in pendenza della procedura, Astaldi mantenga sufficiente finanza interinale e dia attuazione a taluni presidi gestionali interni (anche con la nomina di un Chief Restructuring Officer di comprovata professionalità) a garanzia di tutti gli stakeholder e a presidio della fattibilità dell'operazione secondo la migliore prassi di mercato per contesti similari.

L'operazione vuole avere le caratteristiche di un'operazione di sistema volta anche a consolidare il settore delle grandi opere e delle costruzioni in modo da garantirne stabilità e sviluppo, continuità dei lavori di opere anche strategiche, rafforzamento delle capacità progettuali e industriali tali da proiettare la società così rafforzata in un futuro da protagonista in Italia e all'estero. Il supporto di Salini Impregilo al piano

concordatario di Astaldi rappresenta un'opportunità per creare uno dei maggiori operatori globali con un portafoglio commesse EPC combinato di circa €33mld e oltre 45 mila dipendenti. La complementarietà delle geografie e dei comparti infrastrutturali delle due società contribuirebbe a un rafforzamento della presenza all'estero e al miglioramento del profilo rischio-rendimento del gruppo risultante dall'integrazione, con il conseguimento di sinergie commerciali e operative ascrivibili alla valorizzazione delle rispettive competenze tecniche e commerciali. Il successo dell'operazione garantirebbe inoltre la continuità dei lavori di Astaldi e la preservazione della relativa catena del valore, contribuendo così alla indispensabile stabilizzazione del settore anche e soprattutto sul mercato nazionale delle grandi opere.

La Proposta Concordataria Astaldi è soggetta ad ammissione da parte del Tribunale, a successiva approvazione da parte della maggioranza dei creditori, nonché ad omologa dello stesso Tribunale nel contesto della procedura concorsuale; in tali fasi gli organi della procedura potrebbero chiedere ad Astaldi di apportare integrazioni alla Proposta Concordaria Astaldi – Salini Impregilo potrà liberamente valutare il contenuto e la coerenza di simili integrazioni con i presupposti essenziali e le condizioni indicate nell'Offerta SI. Come è inevitabile in questo genere di operazioni, non vi è dunque, ad oggi, alcuna certezza in merito alla circostanza che la Proposta Concordataria Astaldi sia da ultimo omologata né che l'Offerta SI trovi effettivamente esecuzione. Analogamente, non è possibile fornire una previsione puntuale in merito alla tempistica di realizzazione della potenziale operazione, attesa indicativamente entro il primo semestre del 2020.

Astaldi: incassati 75 mln di euro dal finanziamento Fortress. Bene per preservare valore aziendale

(FERPRESS) – Roma, 13 FEB – A seguito del decreto del Tribunale Ordinario di Roma dello scorso 8 gennaio 2019, come integrato in data 16 gennaio 2019, che autorizzava Astaldi S.p.A. (la "Società") a contrarre un indebitamento prededucibile in via d'urgenza in forma di finanziamento ovvero di emissione obbligazionaria, la Società comunica che, come deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 14 gennaio 2019, tale nuova finanza è stata messa a disposizione della Società mediante l'emissione, avvenuta in data odierna, di un prestito obbligazionario denominato "Euro 75,000,000.00 Super-senior Secured PIYC Floating Rate Notes due 12 February 2022" (ISIN IT0005359267), avente le caratteristiche di seguito sintetizzate (il "Prestito Obbligazionario") e sottoscritto integralmente da soggetti affiliati a taluni fondi e conti gestiti da o i cui consulenti siano affiliati a Fortress Credit Corporation.

Il Prestito Obbligazionario è stato emesso in forma dematerializzata, per un importo di Euro 75 milioni, con valore nominale unitario pari a Euro 100.000, accentrato presso Monte Titoli S.p.A., destinato unicamente ad investitori qualificati e ammesso alle negoziazioni sul sistema multilaterale di negoziazione denominato "Third Market", organizzato e gestito dalla Borsa di Vienna, a partire dalla data odierna.

Il Prestito Obbligazionario è di tipo super senior prededucibile ai sensi dell'art. 111, l.f., non convertibile e garantito da un security package inclusivo, fra le altre cose, di cessioni di crediti in garanzia ovvero pegni concessi (sia dalla Società che da una sua controllata) su crediti oggetto di contenzioso o arbitrato e altri crediti relativi a lavori eseguiti nei confronti di controparti italiane ed estere.

Il Prestito Obbligazionario ha una durata massima di 3 anni, cedola trimestrale e un tasso di interesse variabile pari all'EURIBOR per il relativo periodo di interesse (con soglia minima floor pari all'1%) più un margine, pari all'11,25% per il primo anno (di cui il 6,5% potrà essere corrisposto mediante meccanismo c.d. pay if you can), e al 14,25% per gli anni successivi fino a scadenza (di cui il 9,5% potrà essere corrisposto mediante meccanismo c.d. pay if you can).

L'emissione del Prestito Obbligazionario è funzionale al perseguimento da parte della Società dell'obiettivo della continuità aziendale. I proventi di tale operazione sono destinati a supportare l'operatività delle commesse, al fine di tornare a godere del flusso positivo di cassa generato dal progredire delle opere e di preservare, quindi, il valore aziendale.

Adsp Mar Tirreno Centrale: Spirito, non c'è politica euro mediterranea. Cina rischia di dominare il mercato

(FERPRESS) – Napoli, 15 FEB – "Il mio libro e il convegno che abbiamo promosso, in collaborazione con SRM, all'Autorità portuale di Napoli, vuole innanzitutto attrarre l'attenzione sui grandi fenomeni che stiamo vivendo su scala globale, e che si riflettono sull'attività dei nostri porti, che si inseriscono inevitabilmente in questo quadro". E' quanto ha sottolineato Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centrale, aprendo i lavori del convegno dedicato alla presentazione del suo ultimo volume e dello studio condotto da SRM-Studi Ricerche Mezzogiorno, sui traffici attraverso il canale di Suez dopo il raddoppio e nel Mediterraneo.

Spirito ha sottolineato il ruolo protagonistico giocato dalla Cina nei vari scenari di penetrazione globale: la nuova Via della Seta, cioè il collegamento ferroviario terrestre, cui sono stati destinati imponenti investimenti, che oggi presenta (a tutto favore del paese asiatico, considerato la nuova fabbrica del mondo) un forte squilibrio tra merci importate ed esportate; la penetrazione nei porti del Mediterraneo, con il ruolo centrale oggi assunto dal Pireo, diventato di completa proprietà cinese; gli investimenti notevolissimi, sia in termini di capitali per finanziare gli investimenti in infrastrutture (60 miliardi di euro, solo nell'ultima tranche) che di uomini (sono oltre due milioni i cinesi che oggi lavorano in Africa).

Rispetto a questi scenari – ha sottolineato ancora Spirito – manca invece quasi totalmente una politica euromediterranea, anche perchè l'Europa – dopo l'allargamento a 27 – si è progressivamente spostata ad Est e i porti del Nord difendono le posizioni acquisite. In questo quadro, ha concluso il presidente dell'Adsp, i porti italiani devono proseguire nel cammino per sviluppare la produtttività, sfruttando anche le occasioni offerte dalla ZES.

Adsp Mar Tirreno Centrale: Delrio, è la rete che conta. Se no Tav, no a Brescia-Padova e Napoli-Bari

(FERPRESS) – Napoli, 15 FEB – "Il convegno odierno ha dimostrato che la competizione avviene tra paesi, tra continenti, tra infrastrutture che stanno all'altro capo del mondo – come il canale di Suez e quello di Panama – ma che pure si fanno concorrenza tra loro". E' quanto ha sostenuto Graziano Delrio, ex ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, intervenuto al convegno dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, per la presentazione del libro del presidente Pietro Spirito sulle prospettive dei porti del Mediterraneo con l'apertura della Via della Seta e il raddoppio del Canale di Suez e la presentazione dello di SRM-Studi e Ricerche Mezzogiorno, sulle dimensioni del traffico attraverso il Canale e nel Mediterraneo.

"E' del tutto inverosimile, perciò, che si sottopongano ad analisi costi-benefici – a prescindere se sia corretta o meno – singoli pezzetti di una linea, estraendoli dalla rete che li comprende e di cui fanno parte e che,alla fine, dovrebbe essere cancellata anch'essa. Perciò, se questo procedimento assurdo andasse avanti, noi saremo i primi a chiedere che venga cancellata anche l'Alta velocità tra Brescia e Padova, che a quel punto – presa in se' – non avrebbe piu' senso, e anche la Napoli-Bari, che fa parte anch'essa delle reti TEN, ha un immenso valore economico e sociale, ma non regge all'analisi costi-benefici con i criteri discutibili che sono stati utilizzati per la Torino-Lione", ha concluso Delrio.

Corte Conti: procuratore Avoli, Paese non ha patrimonio infrastrutturale adeguato al suo sistema economico e produttivo

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – "Il nostro Paese non dispone di un patrimonio infrastrutturale adeguato al suo sistema economico e produttivo. Si tratta di una realtà incontrovertibile che

incide negativamente anche sulla qualità della vita dei cittadini: i trasporti, la viabilità, le reti di comunicazione, i sistemi portuali, la raccolta e la valorizzazione reddituale dei rifiuti, la sicurezza del lavoro, la manutenzione idrogeologica del territorio sono questi alcuni dei principali settori di sofferenza".

Lo ha affermato il procuratore generale della Corte dei Conti, Alberto Avoli, intervenendo all'inaugurazione dell'anno giudiziario 2019.

"La mancanza di congrui investimenti al riguardo rischia di accrescere ulteriormente il gap economico e produttivo con gli altri Paesi, non solo facendo perdere competitività all'Italia – ha proseguito Avoli – ma determinando anche un peggioramento delle condizioni sociali delle comunità. In ogni caso si perdono occasioni importanti per potenziare quella ricchezza nazionale che è fondamentale per recuperare il disavanzo dei bilanci pubblici senza ricorrere all'aumento della pressione fiscale ovvero all'incremento del debito o ancora a misure straordinarie di prelievo".

"I recenti assetti di bilancio sembrano andare verso una politica riduttiva degli investimenti. È auspicabile – ha detto ancora il procuratore – che si tratti di un ridimensionamento solo temporaneo giustificato in qualche modo dalla necessità di rimodulare le priorità e di definire nuovi modelli procedurali.

Anche la rigidità dei progetti può causare seri ostacoli nella fase realizzativa, soprattutto quando quest'ultima, sviluppandosi in un lungo arco di tempo, si accompagna al mutamento del quadro tecnologico ed a sopraggiunte diverse esigenze economiche e sociali. Un certo grado di flessibilità progettuale è del resto compatibile anche con le dinamiche insite in molte delle forme nelle quali si sviluppa il partenariato pubblico-privato per la realizzazione delle opere infrastrutturali ad alta complessità".

"La democrazia – ha osservato Avoli – si basa sulla fisiologica alternanza delle maggioranze, con conseguente comprensibile periodica rivisitazione delle strategie di programmazione degli interventi, della rimodulazione delle priorità, delle scelte sui processi di esecuzione.
Al principio dell'alternanza deve però affiancarsene un altro, quello della continuità dell'azione amministrativa, un principio questo dal sapore antico, forse troppo in fretta confinato negli spazi dell'oblio.
Il prudente bilanciamento fra la naturale discontinuità con il passato e la continuità con quanto avviato rappresenta la sfida delle politiche volte ad un solido sviluppo economico e sociale, alla credibilità esterna della amministrazione, al contrasto degli eventuali onerosi effetti distorsivi, ad un cambiamento progressivo ed equilibrato".

"Altro problema – ha continuato Avoli – è quello delle progettazioni affidate all'esterno senza che, nel conferimento dell'incarico, l'amministrazione abbia espressamente chiarito i parametri e gli obiettivi di interesse pubblico che vuole raggiungere. E senza che successivamente vi sia un'attenta opera di asseverazione accompagnata da un'opportuna analisi costi-benefici, proiettata nel tempo e basata sulla valorizzazione di tutti i fattori necessari, economici, finanziari e sociali.

Per quanto riguarda le opere "incompiute" occorre considerare anche la circostanza che esse, una volta progettate, appaltate e magari anche cantierate, vengono abbandonate a sé stesse, dimenticate per semplice incuria, per errate valutazioni progettuali, per lunghi contenziosi con gli appaltatori, per sopravvenute interruzioni delle linee di finanziamento.
Numerose indagini si sono soffermate sulle irregolarità nelle gare e sulla mancanza di ricorso alle procedure ad evidenza pubblica, soprattutto in sede di rinnovo o proroga del contratto di appalto, con conseguenti danni da violazione degli obblighi di concorrenza. Altre hanno riguardato opere pubbliche e forniture di qualità inferiore a quella prevista e pagata, modifiche progettuali inutili ed irrazionali, certificazione di lavori mai effettuati".

"La BEI ha ripetutamente segnalato – ha ricordato infine Avoli – la difficoltà di operare in Italia per le carenze dell'apparato
amministrativo. Infatti, come affermato dal Vice Presidente Dario Scannapieco, "In Italia la tematica importante è migliorare la capacità di spendere… Abbiamo bisogno di figure tecniche nell'amministrazione pubblica, che si è molto impoverita. Abbiamo bisogno di ingegneri, di geometri

e tecnici che possano rafforzare la qualità dei progetti e se non si predispone in maniera chiara un progetto si rischia di andare incontro a varianti ed aggiustamenti successivi che fanno poi esplodere i costi".

REGIONE LAZIO

Civitavecchia express: dal 1 aprile al 14 dicembre quattro i treni giornalieri no stop fra Roma e Civitavecchia

(FERPRESS) – Roma, 12 FEB – Civitavecchia express è il nuovo collegamento no – stop fra Civitavecchia e Roma San Pietro/Roma Ostiense, dedicato ai crocieristi. L'offerta diversificata migliorerà anche il comfort di viaggio dei pendolari della linea FL5 Roma – Civitavecchia.

Fortemente voluto da Regione Lazio, fatto da Trenitalia nell'ambito del Contratto di Servizio 2018–2032, il nuovo collegamento è stato presentato oggi alla stazione di Civitavecchia da Maria Giaconia Direttore Divisione Passeggeri Regionale Trenitalia, Mauro Alessandri Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità Regione Lazio e Lorenza Bonaccorsi Assessore al Turismo Regione Lazio.

Dall' 1 aprile al 14 dicembre saranno quattro i treni giornalieri, due al mattino in direzione Roma e due nel pomeriggio per rientrare a Civitavecchia. Composto da sei carrozze Vivalto, 720 posti a sedere a treno, incrementerà l'offerta giornaliera della linea FL5 con circa 2.800 posti in più a sedere. Fra Civitavecchia e Roma San Pietro i tempi di viaggio saranno di 35/40 minuti (invece che gli attuali 50/55 minuti) e fra Civitavecchia e Roma Ostiense di 55 minuti (invece che 60/70 minuti).

Altra particolarità sarà il posto a sedere garantito. Per il Civitavecchia express potranno essere venduti solo 720 biglietti, numero equivalente ai posti previsti per ogni treno e, così, ogni persona avrà la certezza di sedersi.

Biglietto corsa singola costerà 10 euro; il prezzo di quello andata e ritorno sarà di 15 euro. I bambini da 0 a 4 anni viaggeranno gratis mentre i ragazzi fino a 12 anni non pagano se accompagnati da un adulto. E' consentito il trasporto animali e per i grandi bagagli non ci sono costi aggiuntivi.

Nella stazione di Civitavecchia, oltre alla biglietteria, ci sono sei biglietterie self service e altre due saranno installate al porto, in modalità POS. Inoltre, Trenitalia realizzerà dei punti informativi dedicati ai crocieristi sia al porto sia nelle stazioni di Civitavecchia e Roma San Pietro.

Il treno è amico del clima, rispetta l'ambiente e riduce i consumi energetici. Civitavecchia express, oltre a dare una risposta concreta alle esigenze del turismo da crociera, che in alcuni orari si sovrappone al trasporto pendolare, è l'alternativa ecologica per chi usa il treno come mezzo di svago.

Gli orari del Civitavecchia express sono stati pensati a misura di "vacanza", calcolando i tempi di attracco delle navi da crociera e le loro ripartenze, magari dopo una visita alla Città del Vaticano (la stazione di Roma San Pietro dista solo 5 minuti dalla Basilica di San Pietro) meta più ambita da questa tipologia di turismo.

Lazio: approvato schema di convenzione per 180 mln di interventi sulla Roma-Lido

(FERPRESS) – Roma, 12 FEB – La giunta regionale ha approvato oggi lo schema di convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana e Atac, relativo ai 180 milioni destinati agli interventi di ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex concessa Roma – Lido. Il documento, una volta sottoscritto da tutti i soggetti interessati, sbloccherà le risorse necessarie per i lavori sull'intera tratta della ferrovia.

"Continua la cura del ferro nella Regione Lazio: dopo un lungo lavoro di condivisione con Mit, Rfi e Atac, giungiamo finalmente all'approvazione di questo importante atto che consentirà l'utilizzo dei fondi per i lavori di ammodernamento della Roma – Lido. Opere che garantiranno a tutti i cittadini interessati un servizio di trasporto su ferro adeguato alle crescenti necessità di questo quadrante di Roma. Ogni giorno infatti, nonostante le molteplici criticità attualmente presenti, oltre 100mila persone si muovono utilizzando la ferrovia Roma-Lido.

Siamo consapevoli che le politiche della mobilità nel nostro territorio rappresentano un aspetto prioritario per la vita dei cittadini: proprio per questo ci auguriamo che il Ministero possa sottoscrivere rapidamente la convenzione, in modo da avviare tutti gli interventi programmati sull'intera tratta e sulle tredici stazioni presenti sulla linea ferroviaria", ha spiegato Mauro Alessandri, assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità della Regione Lazio.

Lazio: dalla Giunta il via all'acquisto di 11 nuovi treni per le ferrovie ex concesse

(FERPRESS) – Roma, 12 FEB – Oggi la giunta regionale del Lazio ha dato il via all'acquisto di 11 nuovi treni per le ferrovie ex concesse. Il bando, dal valore di 100 milioni di euro, riguarda una prima tranche (5 treni per la ferrovia Roma – Lido e 6 per la Roma – Civita Castellana – Viterbo) dell'intera fornitura di 38 treni previsti dall'Accordo Quadro, del valore complessivo di 315 milioni di euro.

Una volta verificata la sussistenza dei requisisti richiesti, verrà consegnato il capitolato alle 7 società che hanno partecipato alla prima fase di accreditamento, che sulla base del documento presenteranno la propria proposta. La delibera approvata questa mattina ha inoltre quantificato in 13 milioni di euro, da ripartire in 10 anni, gli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria del parco mezzi.

"Il provvedimento approvato in giunta rappresenta un importante passo verso il miglioramento delle condizioni di viaggio dei nostri pendolari. Una prima risposta alle difficoltà degli utenti delle ferrovie ex concesse – dichiara Mauro Alessandri, assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità della Regione Lazio – a cui seguiranno interventi di manutenzione straordinaria dei treni fermi in deposito, che saranno pronti ad entrare in servizio a partire dal mese di settembre".

ROMA CAPITALE

Roma: sopralluogo di Raggi ai cantieri della metro C. La TBM ha raggiunto Amba Aradam/Ipponio

(FERPRESS) – Roma, 12 FEB – "La metro C avanza. Gli scavi hanno già raggiunto la fermata Amba Aradam/Ipponio e sono ora in direzione Fori Imperiali. Uno snodo strategico per i cittadini. È importante infatti che dopo il fondamentale collegamento con la linea A, assicurato dallo snodo alla fermata San Giovanni, la linea della metro C possa raggiungere anche il centro storico della nostra città".

Così in un post s Facebook il sindaco di Roma, Virginia Raggi. "Per questo abbiamo fatto un sopralluogo al cantiere insieme all'assessora alla Città in movimento Linda Meleo. Stiamo monitorando da vicino le operazioni di scavo e vogliamo tenere costantemente informati i cittadini su questa opera, fondamentale per unire la periferia al centro e costruire una nuova mobilità per la Capitale.

Le macchine TBM, Tunnel Boring Machine, sono partite da Amba Aradam/Ipponio e scavano le gallerie in direzione centro storico: sono attive 24 ore su 24, 7 giorni su 7, con circa 210 operatori. Roma deve avere una rete metropolitana all'avanguardia.

È la 'cura del ferro' che abbiamo voluto avviare per il triennio 2019-2021: circa 294 milioni di euro nel bilancio di previsione per l'ammodernamento delle metro A e B, il prolungamento della linea C, filobus e tram, oltre ai circa 425 milioni di euro di fondi ottenuti dal Mit per nuovi treni, manutenzione, sicurezza e ammodernamento.

Un piano di investimenti strutturato e di sistema, che si traduca in posti di lavoro e in nuove e migliori infrastrutture per Roma", conclude Raggi.

Brinchi (Roma Servizi per la mobilità): lavoriamo per una mobilità cittadina più ecosostenibile

(FERPRESS) – Roma, 14 FEB – Nel numero di questa settimana di Mobility Magazine abbiamo intervistato il presidente e l'amministratore delegato di Roma Servizi per la mobilità, Stefano Brinchi.

L'azienda di cui – dallo scorso marzo – è presidente e amministratore delegato, Roma Servizi per la mobilità, ha come obiettivi dichiarati quelli di ridurre la congestione del traffico veicolare, riorganizzare l'offerta di trasporto pubblico, promuovere scelte di mobilità e comportamenti consapevoli e responsabili per contribuire alla sostenibilità ambientale, economica e sociale della Città. In che modo intende raggiungere questi obiettivi durante il suo mandato?

Continuando fare ciò che l'azienda ha sempre fatto da quando è nata, nel 2010.

Sul versante della sostenibilità il nostro lavoro consiste nella progettazione di infrastrutture per il trasporto pubblico, ad esempio le corsie preferenziali e le nuove banchine dei bus che stanno sorgendo in varie zone della città. Poi le piste ciclabili: abbiamo in corso i cantieri sulla Nomentana e la Tuscolana, presto avvieremo Prenestina. E non solo. Abbiamo curato anche la progettazione e la ristrutturazione di spazi che prima erano o male o poco utilizzati: è il caso di largo Agnesi, sopra il Colosseo, restituita alla città più fruibile, più sicura e senza auto; del progetto, prossimo alla cantierizzazione di piazza Perin del Vaga, al Flaminio, e di quello, più vasto, che riguarderà, con i lavori in programma dalla prossima estate, il rione Monti.

Partiamo dai soldi. Ci sono in ballo 14 milioni di euro di fondi europei Por Fesr, come verranno usati?

L'obiettivo principale è la riprogettazione della centrale della mobilità, rendendola il centro delle informazioni sulla mobilità pubblica e privata di Roma Capitale, ma non solo.
RSM, nell'ambito delle varie attività previste dalle diverse fonti di finanziamento, e non solo quello del Por Fers, ha deciso, in qualità di Stazione Appaltante, per la parte di centro di tutti i sistemi e in particolare per lo sviluppo dei Big data (POR Fesr), di intraprendere un dialogo competitivo, come previsto nell'Art. 64 del Dl n. 50/2016, al fine di individuare un partner tecnologico che di fatto rivedrà l'intera infrastruttura della Centrale della Mobilità, proponendo un progetto della nuova architettura gestionale di tutti i sistemi presenti e in fase di realizzazione afferenti alla Centrale della Mobilità.
L'obiettivo non è solo quello di impegnare al meglio i finanziamenti, ma quello di integrare tutti i sistemi implementati nell'arco di un ventennio e realizzare una nuova Centrale della Mobilità più efficiente ed efficace che risponda al meglio a quando previsto anche dal Contratto di Servizio con Roma Capitale in termini di

monitoraggio, regolazione attuazione delle politiche di mobilità e infomobilità. Inoltre, abbiamo pubblicato il bando per il completamento dei varchi funzionali alla ZTL VAM e quelli per l'ammodernamento di quelli della ZTL Centro Storico e Trastevere.

Un altro servizio gestito dalla sua Agenzia è quello del car sharing. Come funziona dopo l'arrivo di tanta concorrenza privata? Quali sono i livelli di soddisfazione dell'utenza?

Il nostro car sharing piace ed è considerato un ottimo servizio. Però mi lasci chiarire un concetto: il problema della concorrenza con i privati non esiste. L'arrivo di aziende come Enjoy, car2go e Sharengo non ha creato cali di iscrizioni, anzi. Il motivo è semplice. Si tratta di offerte, e quindi di clientele, completamente diverse. O che perlomeno possono coesistere senza pestarsi i piedi. La nostra è un'auto condivisa a postazione fissa. Significa, in parole povere, che la vettura si prende in un'area di sosta riservata, si utilizza e si riporta nello stesso punto ovvero in un'altra postazione riservata (one-way). Il vantaggio, specie in zone molto trafficate e carenti di parcheggio, è notevole: a qualunque ora della giornata si è sempre sicuri di avere il posto auto libero. Con il nostro servizio è possibile utilizzare le corsie preferenziali.
Enjoy, Car2go e Sharengo, invece, sono a flusso libero. L'auto si preleva, si arriva a destinazione e si lascia dove si trova posto. Come si vede sono profili molto diversi.
Nel corso del 2019 vorremmo implementare il servizio espandendolo in aree più periferiche dove il servizio offerto dalle compagnie private ancora non arriva.

In una sua recente intervista a FerPress lei ha detto che le parole che dovrebbero caratterizzare il 2019 sono "Comportamenti sostenibili" intesi come educazione anche per i più piccoli a una mobilità sostenibile, fatta di spostamenti a piedi e bicicletta. In che modo pensate da parte vostra di dare il buon esempio?

Con fatti concreti. Intanto stiamo completando la posa delle rastrelliere per le biciclette nei punti nevralgici della città: scuole, uffici pubblici, stazioni della metropolitana. Poi, come accennavo prima, stiamo completando i lavori per le piste ciclabili sulla Nomentana e sulla Tuscolana. Con appositi percorsi dedicati e stalli dove lasciare le biciclette, a moltissimi romani, ne sono certo, verrà voglia di spostarsi a pedali lasciando a casa la macchina.

Per chi proprio non può fare a meno dell'auto, voglio ricordare che dal 4 febbraio Roma Servizi per la Mobilità ha attivato, con l'ausilio della apposita App, 14 postazioni Car Pooling destinate ai dipendenti. In questo modo invogliamo i colleghi ad arrivare in ufficio con una sola auto, togliendo veicoli dalla strada. Nelle vicinanze del nostro ufficio parcheggiare è difficile. Chi arriva in Car pooling, invece, può lasciare l'auto gratuitamente nel garage aziendale. Per quanto riguarda l'educazione ai più piccoli, nell'ambito del progetto Desire (Decoro, sicurezza, resilienza) stiamo tenendo lezioni in 14 scuole elementari di Roma proprio per spiegare ai bambini l'importanza di un corretto comportamento in strada che va dal rispetto dei segnali a quello per l'ambiente.

Parliamo di tecnologia. Le innovazioni possono essere un alleato importante per chi si occupa di mobilità, semplificando la vita a gestori e utenti. Vedendo i mezzi che circolano in città, l'efficienza e la tecnologia non sembrano granché visibili. In che modo, secondo lei, la tecnologia può aiutare la mobilità di una città così complicata?

I nostri open data sono una realtà tangibile. Grazie ad essi si alimentano le varie applicazioni che consentono di fornire agli utenti, attraverso uno smartphone, informazioni tempestive e aggiornate sui tempi di arrivo dei bus, sul traffico e quant'altro. Stiamo nella fase conclusiva dello sviluppo della nostra nuova app di Roma Servizi per la Mobilità.
Un prodotto innovativo e altamente tecnologico che offrirà agli utenti anche un assistente virtuale allo spostamento.
Il cittadino sarà guidato e consigliato passo per passo sulle opzioni che il sistema considera più vantaggiose in quel momento.

Che cosa può dirci riguardo alla gara per l'assegnazione delle linee periferiche?

Sulla base delle indicazioni e delle scelte strategiche assunte da Roma Capitale, il supporto di RSM nella procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL periferico, è consistito nella predisposizione della documentazione tecnica di gara (capitolato tecnico prestazionale e relativi allegati di dettaglio, predisposizione del Piano Economico Finanziario simulato per la determinazione del corrispettivo a base di gara, supporto nelle fasi di consultazione con il Gestore uscente e con gli stakeholders). Da segnalare come innovazione l'attenzione alla qualità della corsa intesa non solo come regolarità del servizio ma anche come qualità e tempestività della informazione all'utenza e ai fini della consuntivazione e certificazione del servizio.

Ultima cosa: tra le tante cose che fate c'è anche la gestione della pagina Twitter per parlare agli utenti.
Compito non facile non solo a causa dei famosi leoni da tastiera, che sono sempre in agguato, ma anche perché effettivamente il servizio ha più di una falla e l'esasperazione degli utenti talvolta è molto alta…Come vivono il clima i vostri operatori che stanno al di là del sistema?

I nostri operatori hanno un alto grado di professionalità e sono in grado di fronteggiare anche le situazioni più critiche. Chi si interfaccia con l'utenza ha un ruolo delicato. Cerchiamo quindi di aggiornare in continuazione la formazione del personale che rappresenta non solo l'azienda ma l'intera Amministrazione comunale.

Anna Argiolas

AGENDA

Convegno ANITA-Transfrigoroute Italia a REFRIGERA 2019

ANITA - Transfrigoroute ITALIA ha il piacere di informare che il **20 febbraio 2019** – **dalle ore 14 alle ore 16** – **a PIACENZA EXPO**, si terrà un Convegno dal titolo:

"La logistica, il trasporto e la distribuzione dei prodotti alimentari e farmaceutici: il punto di vista degli operatori e degli esperti"

all'interno di **REFRIGERA 2019**, l'unico evento esclusivo dedicato alla refrigerazione industriale, commerciale e logistica in programma dal 20 al 22 febbraio p.v. a PIACENZA EXPO.

I prodotti alimentari ed i farmaci devono essere stoccati, trasportati e distribuiti a temperatura controllata, nel pieno rispetto delle norme ATP e di quelle igienico-sanitarie.

Il settore alimentare e quello farmaceutico rappresentano asset importanti per il nostro Paese, che esporta sempre di più in Europa e nel mondo.

Sempre più spesso, sul lato delle imprese di autotrasporto, si tende a gestire l'intera catena del freddo, fino alla distribuzione finale dei prodotti.

I player italiani specializzati nella movimentazione dei prodotti sensibili sono pochi ed essi devono rispondere alle sfide del mercato globale che richiede imprese di grandi dimensioni per poter fronteggiare la concorrenza qualificata di operatori esteri.

Il Convegno darà voce a qualificate rappresentanze dei settori interessati ed agli esperti, per fare il punto sulla situazione in atto nonché sui possibili sviluppi del mercato in un prossimo futuro.
http://www.anita.it/public/files/news/D852_anita%20locandina%20refrigera.pdf

Sicurezza, formazione, regolarità: le sfide dell'autotrasporto italiano a Tranpotec Logitec

(FERPRESS) – Roma, 15 FEB – Con l'avvio del nuovo progetto formativo 2019/2020 dedicato ai conducenti, l'Albo degli Autotrasportatori completa un percorso rivolto alle imprese partito nel 2017 con il Progetto Giovani. Ma altre sfide attendono il Comitato Centrale, dagli investimenti sulla sicurezza del settore ai controlli sulla regolarità delle imprese.

L'appuntamento, dal titolo "Sicurezza, formazione, regolarità: le sfide dell'autotrasporto italiano", è per sabato 23 febbraio alle ore 10.30 nella cornice di Tranpotec Logitec.
Per consultare il programma clicca qui.

Genoa Shipping Week: 24-30 giugno 2019 torna a Genova la settimana dello shipping internazionale

(FERPRESS) – Genova, 12 OTT – Sono già numerosi gli eventi previsti in palinsesto per la quarta edizione della Genoa Shipping Week, organizzata da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 24 al 30 giugno 2019 porterà ancora a Genova ospiti internazionali, operatori e stakeholder dei porti e della logistica italiana, con il sostegno di Intesa Sanpaolo Private Banking.

In calendario sono già segnate le date dei tradizionali appuntamenti tecnici di Port&Shipping Tech, conferenza principale della settimana a cura di ClickUtility Team, e dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di Genova, che ridisegna la terrazza del padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova in un luogo di ritrovo e confronto. Confermati anche per questa edizione #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo.

Spazio anche alle novità per la settimana del 2019 che vede l'ingresso di un'altra manifestazione ormai rodata per la città: Zone Portuaires Genova, organizzato da U-BOOT Lab, il festival che da quattro anni abbatte i muri tra porto e città e accompagna per mano genovesi e turisti in un viaggio tra le banchine, mostre e spettacoli teatrali e musicali.

Si aggiunge quest'anno anche la collaborazione con Igor Chierici e Fondazione Garaventa, organizzatori del Sea Stories Festival all'isola delle Chiatte, primo festival teatrale dedicato al mare, che metteranno in scena durante la settimana uno dei loro personaggi più richiesti dal pubblico: Danny Boodman T.D. Lemon Novecento della Leggenda del pianista sull'oceano.

«In questa edizione abbiamo cambiato gli orizzonti – dice Alberto Banchero, presidente Assagenti – accanto agli eventi dedicati in maniera esclusiva agli addetti al settore, abbiamo finalmente allungato un braccio intorno alla città, con il coinvolgimento di eventi che hanno come scopo la divulgazione della cultura portuale. La Genoa Shipping Week nasce nel 2013 proprio con l'intenzione di essere una manifestazione anche per i genovesi che non lavorano direttamente per il porto e questo era davvero il tassello che ci mancava, siamo molto entusiasti di queste sinergie».

L'arricchimento degli eventi in palinsesto è stato possibile anche grazie al sostegno del main sponsor: «Crediamo fortemente nell'iniziativa promossa da Assagenti – afferma Saverio Perissinotto, Direttore Generale di Intesa Sanpaolo Private Banking – la nostra società è la prima banca per la clientela private, così come per il mondo degli imprenditori, con cui sarà possibile rafforzare le relazione esistenti e svilupparne di nuove, attraverso incontri favorevoli all'instaurazione di rapporti personali e professionali. Partecipare e sostenere un evento che parla della città, delle attività legate alla cantieristica e alla navigazione, ci permetterà di rinsaldare ancora di più il legame con un ambiente ricco di storie di successo, di capacità imprenditoriali e di grande determinazione: tutti valori nei quali ci riconosciamo pienamente».

La Genoa Shipping Week è una manifestazione biennale, gemellata con l'evento Naples Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e ClickUtility Team; oggi è gestita dall'Associazione agenti e mediatori marittimi di Genova. Durante l'ultima edizione nel 2017, gli ospiti accolti in città per partecipare agli oltre 20 eventi in palinsesto sono stati più di 5 mila, provenienti da 52 nazioni differenti, in rappresentanza di più di 1600 aziende del settore. La settimana rientra negli appuntamenti in agenda 2019 del Genoa Blue Forum, promossi dal Comune di Genova, Assessorato allo Sviluppo Economico, ed è patrocinata da Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Capitaneria di Porto di Genova e Camera di Commercio di Genova.

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).

Ferpress Srl è in grado di offrire agli aderenti a Unindustria tutto il supporto informativo di cui necessitano a costi concorrenziali.

Contattateci e, se lo vorrete, verremo a trovarvi.
Tel: 06-4815303 Mail: