

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: presentato il primo treno italiano a idrogeno che viaggerà in Valcamonica

Il primo treno alimentato interamente a idrogeno è stato presentato a Rovato, in provincia di Brescia, e fa parte del progetto H2iseO, che mira a realizzare nel territorio della Valcamonica la prima "Hydrogen Valley" italiana.

La realizzazione del convoglio, che sarà in servizio sulla linea Brescia-Iseo-Edolo entro il primo semestre del 2026, dopo i collaudi già in corso, è stata possibile grazie agli investimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Lombardia.

Il progetto prevede la messa in servizio di 14 treni a idrogeno e l'attuazione degli impianti di produzione dell'idrogeno rinnovabile senza emissioni di CO₂ e degli impianti di rifornimento e manutenzione dei convogli.

Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, ha espresso grande soddisfazione.

La sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario è una delle misure del PNRR di competenza del MIT. Per la realizzazione delle infrastrutture di rifornimento, tra cui quelle che saranno utilizzate dai nuovi treni, il Ministero ha infatti allocato 300 milioni di euro, a livello nazionale, con l'investimento M2C2 - 3.4.

La nuova Missione del PNRR, RePowerEU, include inoltre l'acquisto di nuovi treni a idrogeno (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 13 febbraio 2025).

Nazionale: bodycam a tutela personale FS Security su treni e stazioni

Iniziata la fase 2 della sperimentazione delle bodycam (Fig. 1) a bordo dei treni e nelle stazioni come strumento per la sicurezza a tutela dei lavoratori.

Dopo la prima fase pilota realizzata in Emilia Romagna, l'estensione della sperimentazione è partita anche in Liguria, Toscana, Piemonte e Puglia.

Con questa iniziativa Fs Security, il servizio di sicurezza avviato nel 2023, intende tutelare il proprio personale a contatto con il pubblico per limitare il rischio di aggressioni e per testare varie soluzioni tecnologiche, individuando i punti di forza delle diverse scelte e in vista di un incremento delle soluzioni da applicare in futuro alle altre imprese ferroviarie del Gruppo Fs.

Forte sostegno a questa iniziativa è stato espresso dal vicepresidente del

Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, poiché la sicurezza per lavoratrici, lavoratori e passeggeri è una priorità assoluta (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 25 febbraio 2025).

Sicilia: si intensificano gli interventi di potenziamento infrastrutturale sulla linea Palermo-Catania

Si intensificano gli interventi di potenziamento infrastrutturale sulla linea Palermo - Catania e, per consentire la piena operatività dei cantieri, in parte finanziati con fondi PNRR, sarà necessario dal 2 marzo e fino alla prossima estate estendere la sospensione della circolazione ferroviaria, in atto tra le stazioni di Dittaino e Bicocca, alla tratta limitrofa fra Caltanissetta Xirbi e Dittaino.

Sulla tratta Bicocca - Catenanuova operano ogni giorno oltre 250 maestranze, più di 11 ditte appaltatrici con oltre 170 mezzi d'opera, per completare il nuovo doppio binario di circa 38 km che include l'attivazione di 17 viadotti ferroviari, 8 cavalcaferrovia, 2 gallerie e 5 sottovia stradali; eliminati anche tutti i passaggi a livello esistenti.

Da Caltanissetta Xirbi a Catenanuova entreranno nel vivo i lavori nella linea storica per l'attrezzaggio del sistema ERTMS, lo stesso adottato sulle linee alta velocità, che ga-



(Fonte: MIT)

Figura 1 – Un agente ferroviario indossa la bodycam.

rantirà una maggiore affidabilità dell'infrastruttura determinando un miglioramento della regolarità della circolazione e della qualità del servizio. Oltre a prestazioni più elevate, l'ERTMS permette anche un risparmio sui costi di gestione e manutenzione rispetto ai tradizionali sistemi di segnalamento.

Fra Caltanissetta Xirbi e Dittaino si procederà con la posa temporanea di una condotta che, dalla Diga Villarosa, porterà l'acqua (non potabile) necessaria alle frese (TBM – Tunnel Boring Machine) che dovranno scavare le gallerie previste nel nuovo collegamento Palermo - Catania. L'intervento, definito in sinergia con la "Cabina di Regia" per l'emergenza idrica istituita dal Presidente della Regione, permetterà l'avvio degli scavi limitando gli effetti negativi sui lavori ferroviari scaturenti dalla situazione emergenziale per siccità in corso in Sicilia che condiziona, a tutt'oggi, il mancato funzionamento delle TBM con conseguenti ritardi nell'andamento dei lavori.

Ulteriori interventi diffusi tra Caltanissetta Xirbi e Catenanuova sono mirati alla manutenzione straordinaria di diversi tombini, gallerie, ponti e opere d'arte in cemento armato. Nella stazione di Enna saranno inoltre rinnovate le pensiline del primo e del secondo marciapiede.

Il dettaglio delle modifiche al programma di circolazione è disponibile nelle stazioni e sui siti web di RFI e Trenitalia (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FSI*, 28 febbraio 2025).

Campania: dall'Archeotreno al Pietrarsa Express, al via la stagione 2025 dei treni storici

Ai nastri di partenza il programma dei treni storici che nel 2025 torneranno a percorrere le più affascinanti linee ferroviarie della Campania. Complessivamente quest'anno saranno 65 le corse in calendario, per un totale di oltre 12mila posti disponibili a bordo (Fig. 2).

L'iniziativa è promossa dalla Regione Campania ed è realizzata mediante l'Agenzia Campana Mobilità,



(Fonte: Fondazione FS Gruppo FSI)

Figura 2 - Da domenica 16 marzo, iniziano 65 corse in calendario con oltre 12mila posti disponibili.

Infrastrutture e Reti - ACaMIR, in collaborazione con Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, FS Treni Turistici Italiani e numerose associazioni culturali in prima linea sul fronte della promozione del turismo ferroviario.

Il programma delle iniziative del 2025 prevede la riconferma di numerosi itinerari che hanno riscosso grande successo nelle passate edizioni, offrendo ai viaggiatori l'occasione di vivere un'esperienza autentica a bordo di convogli d'epoca:

- Archeotreno: congiunge la città di Napoli con le vicine aree archeologiche di Pompei e Paestum, patrimonio dell'UNESCO (prima corsa domenica 16 marzo);
- Reggia Express: da Napoli Centrale direttamente all'ingresso della Reggia di Caserta (prima corsa domenica 6 aprile);
- Pietrarsa Express: treno storico che congiunge il centro di Napoli con il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa (prima corsa domenica 14 settembre);
- Irpinia Express: il treno turistico che percorre la linea storica tra Avellino e Rocchetta, nel cuore della verde Irpinia (prima corsa domenica 11 maggio).

Oltre a questi itinerari, conferma-

te anche altre tratte abbinata ad eventi di grande richiamo:

- Festival internazionale delle Mongolfiere a Fragneto Monforte in programma dal 10 al 12 ottobre 2025, con un viaggio immersivo tra i cieli colorati dalle mongolfiere;
- Treno per Pietrelcina (Sannio Express), per ripercorrere i luoghi simbolo della memoria di San Pio da Pietrelcina percorrendo la suggestiva Ferrovia del Sannio (prima corsa domenica 11 maggio).

Infine, nei giorni giovedì 20, venerdì 21 e domenica 23 marzo, in occasione del convegno "Piccoli Borghi Termali d'Italia" dedicato alla valorizzazione del territorio, sarà possibile raggiungere il noto centro turistico-termale di Contursi Terme partendo da Napoli Centrale a bordo di un treno storico composto da carrozze Centoporte risalenti agli anni 30' e Corbellini degli anni 50'.

I biglietti per viaggiare a bordo dei treni storici in Campania possono essere acquistati da sabato 8 marzo su tutti i canali di vendita di Trenitalia, biglietterie, app e sito ufficiale. Maggiori informazioni sui canali social della Fondazione FS e di FS Treni Turistici Italiani (Da: *Comunicato Stampa Fondazione FS Gruppo FSI*, 5 marzo 2025).

Lombardia: Trenord, in 5,3 milioni su Malpensa Express nel 2024 +12,8% rispetto al 2023

Sempre più viaggiatori scelgono il treno per recarsi all'Aeroporto Internazionale di Malpensa: nel 2024 sono stati 5,3 milioni i passeggeri che hanno utilizzato il Malpensa Express di Trenord, il 12,8% in più rispetto al 2023. I numeri confermano il successo del collegamento ferroviario fra la città di Milano e lo scalo di Malpensa, che prevede 147 corse al giorno fra le 4 di mattina all'1 di notte, una ogni 15 minuti per direzione.

Il mese di settembre ha registrato i picchi più alti di frequentazioni, grazie al traino dei grandi eventi che si sono svolti nel capoluogo lombardo.

- Il record Lunedì 23 settembre, quando oltre 20mila passeggeri hanno utilizzato il servizio, in coincidenza con la Milano Fashion Week e con alcuni eventi e concerti.

Il cliente Malpensa Express preferisce organizzare il viaggio in modalità self-service: il 74% dei passeggeri del servizio nel 2024 ha acquistato il biglietto in autonomia, tramite le emittitrici automatiche presenti ai Terminal 1 e 2 e nelle stazioni di Milano, sui canali online o tramite il sistema di pagamento contactless Pay&Go.

Per rispondere a questa tendenza, da febbraio Trenord estende la rete di vendita di Pay&Go: il sistema di pagamento di biglietti Malpensa Express con carta contactless o smartphone NFC già attivo nelle stazioni milanesi e a Malpensa T1 e T2 è ora disponibile anche da Saronno e Busto Arsizio Nord.

Grazie a questa funzionalità, i clienti possono acquistare il proprio biglietto in due "tap" della propria carta di pagamento fisica o virtuale sui tornelli e totem dedicati al servizio installati nelle stazioni. Il primo "tap" è previsto prima della salita a bordo; il secondo nella stazione di arrivo, alla discesa dal treno.

La mappa delle postazioni Pay&Go e tutte le informazioni utili per utilizzare il servizio sono disponibili

sulla pagina dedicata sul sito malpen-saexpress.it (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 19 febbraio 2025).

TRASPORTI URBANI

Nazionale: piccoli comuni, dal Mit ulteriori 2,3 milioni per manutenzione e messa in sicurezza delle strade

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti continua il suo impegno a favore dei piccoli Comuni, stanziando ulteriori 2,36 milioni di euro per gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade comunali.

Annunciato dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, nel corso del Question Time alla Camera dei Deputati, è stato infatti firmato e trasmesso agli organi di controllo il decreto che consentirà lo scorrimento della graduatoria 2024 per ulteriori 39 progetti, che si vanno a sommare ai 20 milioni che hanno consentito la realizzazione di 151 interventi nel 2024 e ai 18 milioni di euro del 2023 per 136 interventi.

Le risorse assegnate in conto 2024 ammontano complessivamente a 22,3 milioni di euro.

La somma deriva dal rifinanziamento normativo del "Fondo investimenti stradali piccoli comuni", voluto dal ministro SALVINI, e consente il finanziamento di interventi fino a un importo massimo di 150 mila euro.

Come anticipato dal Ministro nel medesimo intervento, per quanto concerne il 2025, nelle prossime settimane sarà pubblicato il bando per l'assegnazione di ulteriori 12 milioni di euro a favore sempre dei comuni con una popolazione fino a 5.000 abitanti.

"Il MIT continuerà a lavorare per sostenere i piccoli Comuni - ha spiegato il ministro SALVINI - per garantire la sicurezza delle infrastrutture stradali in tutto il territorio nazionale" (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 26 febbraio 2025)

Lazio: Linea A Metro Roma, presentata la nuova stazione Ottaviano

È stata presentata, alla presenza del DG di ATAC A. ZORZAN, del sindaco R. GUALTIERI e dell'Assessore alla Mobilità E. PATANÈ, la stazione completamente rinnovata della Metro A Ottaviano (Fig. 3).

I lavori di rinnovo hanno riguardato tutte le aree della stazione,



(Fonte: ATAC)

Figura 3 – Presentazione della stazione completamente rinnovata della Metro A Ottaviano.

dall'atrio alle banchine. Fra le diverse attività svolte, sono stati sostituiti i tre servoscala presenti, con nuovi di ultima generazione e con nuove funzionalità rispetto ai vecchi modelli.

In particolare, è stata raddoppiata la capacità di carico con la disponibilità di un seggiolino per i passeggeri a ridotta mobilità che non fanno uso di carrozzina. Inoltre è stata completamente rinnovata la biglietteria, sostituita con il nuovo concept Atac Point: che garantisce maggiori servizi ai passeggeri e maggior comfort per il personale. Infine, sono stati installati nuovi servizi igienici autopulenti; restaurati i due mosaici artistici della stazione; e rinnovata l'intera segnaletica di stazione.

“Dopo l'inaugurazione di Cipro, - ha spiegato il Dg ATAC - faremo una pausa per il Giubileo. La prossima stazione sulla quale interverremo, alla ripresa dei lavori, sarà San Giovanni. Contemporaneamente appalteremo i lavori di rinnovo per tutte le altre stazioni della metro A”.

“Presentiamo un'altra stazione metro completamente riqualificata - ha detto il sindaco GUALTIERI - che non era mai stata oggetto di interventi sostanziali dal 1979. È la stazione di accesso al Vaticano. Ora è più luminosa, decorosa e accessibile e le persone che vi lavorano hanno meno impatto sonoro. Siamo contenti che sia stato terminato tutto il set di interventi su questo quadrante con via Ottaviano e piazza Risorgimento”.

L'Assessore alla Mobilità E. PATANÈ ha aggiunto che “si sta lavorando su funzionalità e accessibilità delle stazioni. Qui abbiamo agito strutturalmente e risolto dieci punti di infiltrazione, coniugando estetica e funzionalità. La prossima settimana spero si possa inaugurare la nuova stazione della metro Cipro, l'ultima del lotto giubilare, e poi lavoreremo alle 24 rimanenti” (Da: *Comunicato Stampa ATAC*, 16 gennaio 2025).

Campania: Partito anche a Pompei e Scafati il progetto di Sharing Mobility

Dopo Torre del Greco, è partito anche a Pompei e Scafati il progetto

di Sharing Mobility con la società VAIMO di MERMEC.

Il progetto, che non ha costi per i Comuni coinvolti, è interamente finanziato da EAV con i contributi ministeriali per la promozione della Sharing Mobility ricevuti attraverso la Regione Campania.

A Pompei alla presenza del Sindaco LO SAPIO e del Direttore del Parco G. ZUCHTRIEGEL è stata presentata ieri la flotta di 70 bici elettriche su 14 postazioni vicino alle due stazioni della vesuviana e nel centro della città.

A Scafati, sempre ieri, alla presenza del Sindaco P. ALIBERTI la presentazione del progetto che prevede 50 bici su dieci postazioni.

Basta scaricare l'app Vaimoo bike sharing e pagare un abbonamento annuo di 12,5 euro per chi ha abbonamento EAV e godere del servizio in tutti i comuni attivi ed avere 40 ore gratuite.

Entro un mese il servizio sarà attivato anche a Torre Annunziata ed Ercolano (Da: *Comunicato Stampa EAV*, 25 febbraio 2025).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: a Verona a Let Expo 2025, trasporti e sostenibilità protagonisti

Si è svolta la quarta edizione di Let Expo, la fiera di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità che si tiene a Verona.

Anche quest'anno ANSFISA è presente, nell'ambito dello spazio dedicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, insieme a Capitaneria di Porto-Guardia Costiera e a RAM - Logistica, infrastrutture, Trasporti. I temi attenzionati sono quelli della sicurezza delle reti interconnesse, per raggiungere una mobilità sempre più fluida ed efficiente attraverso uno sviluppo sicuro e attento all'innovazione.

È fitto il programma di eventi che si susseguiranno fino a venerdì

14 marzo, per approfondire i grandi temi della mobilità e dei trasporti a sostegno dello sviluppo della sostenibilità ambientale, economica e sociale anche in considerazione delle attuali dinamiche geopolitiche. Numerosi sono stati gli interventi delle autorità ed esponenti istituzionali e momenti di confronto con esperti del settore, amministratori pubblici e accademici, per stimolare il dialogo tra il mondo imprenditoriale e le istituzioni (Fig. 4).

Su un'area espositiva di oltre 60.000 m² che quest'anno conta più di 500 espositori, Let Expo, promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiere, rappresenta un appuntamento nazionale e internazionale di riferimento della filiera, con seminari e attività interattive, per aggiornarsi su temi strategici e innovazioni (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 11 marzo 2025).

Nazionale: cresce l'intermodalità del Gruppo Italo, treno e bus in connessione con le navi di msc Crociere

Cresce l'offerta intermodale di Italo: dopo il successo treno + bus con le soluzioni di viaggio Italo-Itabus (che dallo scorso autunno hanno debuttato anche all'estero), la rete multimodale si estende anche alle navi da crociera. Una mossa che la società studiava da tempo e che prenderà il via dal 1° aprile. Dalle principali città italiane come Torino, Milano, Bologna o Firenze (per fare degli esempi) si arriva con Italo in stazione e da lì si prende, con il vantaggio di un unico biglietto, Itabus per raggiungere i porti di Venezia (5 servizi giornalieri), Civitavecchia (4 viaggi quotidiani) e Napoli (15 collegamenti al giorno), dove ci sarà la nave di MSC Crociere in connessione. Un esempio di intermodalità che fa scuola in tutta Europa. Si potrà così arrivare a Venezia Mestre con Italo e da lì prendere Itabus per raggiungere il porto cittadino o viceversa arrivare al porto e prendere il bus per andare in stazione; stessa cosa a Roma: si scende da Italo alla stazione Tiburtina e si prende Itabus diretto



(Fonte: ANSFISA)

Figura 4 – ANSFISA presente a Let Expo, il salone della logistica e dei trasporti sostenibili, a Verona dall'11 al 14 marzo; l'Agenzia ha esposto i temi della cultura della sicurezza nello spazio dedicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

a Civitavecchia dove ci sarà la nave MSC Crociere in coincidenza. Per il porto di Napoli il servizio si estende: non sarà attivo solo per le connessioni con le crociere, ma Itabus servirà indipendentemente lo scalo portuale per collegare anche i servizi marittimi le altre destinazioni del golfo.

“Il futuro dei trasporti sarà sempre più multimodale. Lavoriamo da tempo per rendere possibili simili sinergie, a beneficio dei nostri viaggiatori. Grazie all'arrivo di MSC come azionista di maggioranza, abbiamo rafforzato questo impegno. Il collegamento verso i porti rappresenta un ulteriore step in questa direzione e continueremo a crescere in questo senso” dichiara G. LA ROCCA, AD Italo e Presidente Itabus.

Discorso intermodalità che si estende anche agli aeroporti: Itabus estende la sua rete per servire i principali scali italiani. Così entra nel network l'aeroporto di Milano Malpensa con 4 servizi giornalieri che collegano lo scalo a città quali Bologna, Parma, Genova, Torino e Aosta (solo per citarne alcune). In quest'ottica raddoppiati anche i collegamenti verso il Marco Polo di Venezia (da 4

a 8 al giorno), incrementati i viaggi e le destinazioni connesse per gli scali di Orio al Serio, Catania e Fiumicino. Per questo ultimo scalo, infatti nuove destinazioni in collegamento diretto grazie a Itabus: Salerno, Caserta, Firenze Scandicci, L'Aquila, Siena; inoltre, aumentati i servizi da e per Napoli con 15 collegamenti giornalieri che consentono di arrivare in aeroporto nella fascia oraria dalle 6:55 alle 16:05 e di ripartire con partenze in prevalenza concentrate a fine giornata 22:25.

L'espansione di Itabus prosegue guardando anche al mercato estero. Dopo che, lo scorso ottobre, sono stati attivati i servizi per Lubiana e Zagabria (6 ogni giorno), dal 26 marzo partiranno nuovi collegamenti verso la Francia. Ci saranno 4 viaggi quotidiani che conetteranno le principali città italiane (come Napoli, Caserta, Roma, Firenze, Bologna, Reggio Emilia, Piacenza, Milano e Torino) alle mete d'oltralpe di Chambéry e Lione.

Per andare in Francia ci sarà un Itabus in partenza da Napoli alle 18:30 (da Caserta alle 19:15, da Roma alle 21:45, da Firenze all'1:05,

da Bologna 2:30, da Reggio Emilia alle 3:35, da Piacenza alle 4:55, da Milano alle 6:20 e da Torino alle 8:25) che raggiungerà Chambéry alle 11:25 e Lione alle 12:55. Un altro servizio partirà dalla Capitale alle 7 (alle 10:20 da Firenze, alle 11:45 da Bologna, alle 14:55 da Milano, alle 17 da Torino) per essere alle 20:00 a Chambéry ed alle 21:30 a Lione. Dalle località francesi una corsa partirà alle 15:30 da Lione ed alle 17:00 da Chambéry (arrivando alle 20:15 a Torino, alle 22:20 a Milano, alle 23:44 a Piacenza, alle 00:59 a Reggio Emilia, alle 2:05 a Bologna, alle 3:35 a Firenze, alle 7 a Roma, alle 09:30 a Caserta ed alle 10:15 a Napoli), la seconda alle 9:15 da Lione ed alle 10:45 da Chambéry (con arrivo alle 13:45 a Torino, alle 15:50 a Milano, alle 19 a Bologna, alle 20:25 a Firenze ed alle 23:45 a Roma).

La Francia sarà raggiungibile anche grazie all'intermodalità treno più bus, con la semplicità di un unico biglietto: si arriva a Torino Porta Susa con Italo e da lì si prende Itabus, stessa cosa al ritorno partendo in bus da Lione e facendo il cambio a Torino per salire in treno e completare il proprio viaggio.

Ad oggi, sono già 30 i collegamenti intermodali treno + bus offerti dal Gruppo Italo, sia sul territorio italiano che su quello europeo.

Itabus serve più di 2400 tratte al giorno con la sua flotta da 100 bus MAN di ultima generazione, ha incrementato del 25% le località connesse (oltre 130) e presenta novità in tutta Italia, specie in territori quali Piemonte, Liguria, Calabria, Puglia, introducendo nuove connessioni e nuove fermate per unire anche i piccoli centri al resto del Paese.

“Dopo aver consolidato la nostra presenza sul territorio nazionale, il prossimo step è rappresentato dall'estero.” commenta F. FIORE, Amministratore Delegato Itabus. “Prima il debutto in Slovenia e Croazia, da fine marzo attiveremo i servizi in Francia per poi proseguire nel corso dell'anno. Il 2025 sarà cruciale, approderemo in nuovi Paesi europei e rafforzeremo i servizi verso le grandi infrastrutture

come aeroporti, porti e stazioni ferroviarie” (Da: *Comunicato Stampa Gruppo italo*, 27 febbraio 2025).

Liguria: la sfida dell’intermodalità è il futuro del porto di Genova

Terzo Valico, Ultimo Miglio e Nuova Diga: Genova è pronta per diventare lo snodo del Sud Europa

“Ferro, gomma, acqua: l’intermodalità e il porto di Genova” è il convegno ospitato dalla Stazione Marittima a Genova presso Ponte dei Mille e organizzato dal CIFI Area Nord in collaborazione con l’Istituto Internazionale delle Comunicazioni il 21 febbraio 2025.

L’evento, che ha potuto vantare la partecipazione e l’intervento di operatori ed esperti del settore, si è sviluppato in un interessante dibattito che ha sviscerato e approfondito i temi più rilevanti riguardanti lo sviluppo dell’intermodalità genovese.

La convivenza tra il porto, con le sue declinazioni su ferro e gomma, con il flusso turistico e cittadino ha rappresentato il focus degli interventi istituzionali introdotti da R. GENOVA (Vicepresidente CIFI Area Nord e Presidente Istituto Internazionale delle Comunicazioni), in apertura del convegno (Fig. 5). “Nuova diga, infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali in un contesto di riordino della circolazione stradale di adduzione cui il tunnel subportuale è solo l’ultimo e fondamentale tassello: grandi opere che cambieranno il volto della città e dell’economia dell’intero nord-ovest. Il Terzo Valico, insieme alla riorganizzazione e al potenziamento del nodo ferroviario genovese che prevede nuovi accessi al Porto con l’adeguamento agli standard europei di interoperabilità, aumenteranno in modo considerevole le potenzialità dell’intero insieme. Sono quindi maturi i tempi per un confronto a livello sistemico rispetto agli scenari futuri ed alle prospettive di sviluppo razionale dei traffici in un’ottica di programmazione che consideri ogni aspetto della filiera mare-gomma-ferro.”

M. BUCCI (Presidente Regione Li-



(Fonte: CIFI, Sede di Roma)

Figura 5 – Apertura dei lavori.

guria), P. PICCOCCHI (Vicesindaco reggente Comune di Genova), L. DERI (Capitano di Vascello Capitaneria di Porto di Genova), F. DELFINO (Rettore Università degli Studi di Genova), D. ZANINELLI (Prorettore Politecnico di Milano), E. STERPI (Presidente Ordine degli Ingegneri di Genova): sono queste le cariche che hanno fatto parte del panel dedicato ai saluti istituzionali.

Il Presidente della Regione Liguria M. Bucci, dopo aver evidenziato l’importanza strategica che ha il Porto di Genova e le ricadute in termini ferroviari e viarie sulle reti nazionali, ha dedicato il suo intervento alla complessa convivenza tra il siste-

ma logistico del trasporto merci ed il contesto urbanistico territoriale. “Attualmente il nostro sistema intermodale è adiacente e per molti versi sovrapposto alla città, diventa quindi necessario fare in modo che città e porto si possano sviluppare in modo sinergico”.

È appunto “sinergia” una delle parole chiavi che ha condotto le relazioni introduttive esposte da M. SANGUINERI (Direttore Pianificazione Autorità Portuale Genova), G. COSTA (Presidente della Sezione Terminal Operators di Confindustria Genova), P. L. NAVONE (Direttore della Direzione Generale per la sicurezza delle ferrovie ANSFISA), S. G. STIVALA (Avvo-

NOTIZIARI

cato Studio Stivala), quest'ultimo che ha fornito le necessarie competenze giuridiche per la programmazione dell'evento.

L'intermodalità non si compone unicamente della connessione tra ferro, gomma, acqua e l'aria, ma anche e soprattutto con il fattore umano. Gli operatori e le istituzioni devono quindi collaborare per porre in atto una cultura della sicurezza che sia trasversale e capillare in tutti gli ambiti aziendali. Esprimendosi sull'applicazione delle norme legislative in ambito portuale, il Direttore della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie ANSFISA P. L. NAVONE si è espresso nei seguenti termini "In ambito di sicurezza portuale devono essere stipulati specifici "contratti di raccordo" che regolino la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato con verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo da stipularsi, quindi, fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o il gestore dell'impianto raccordato."

La tavola rotonda ha completato l'intensa mattinata (Fig. 6) ed ha consentito di approfondire il tema dell'intermodalità del sistema Italia sempre più connesso ad una realtà europea in continua espansione. Il Terzo Valico, una volta terminato, farà di Genova "la stazione d'Europa" andando ad aumentare il passaggio e le dimensioni dei treni, i quali verranno collegati direttamente alle aree portuali portando ad un netto decongestionamento del traffico cittadino.

La tavola rotonda è stata condotta dal giornalista M. MINELLA e dal Segretario Generale del CIFI V. GIOVINE e ha visto gli interventi di esperti del settore quali M. RABINO (Responsabile RFI Sviluppo Infrastrutture Area Nord Ovest), G. RIZZI (Direttore Generale Fermerci), D. FALTERI (Presidente Federlogistica), G. ARNOLDI (AD Concessioni Autostradali Lombarde e Vicepresidente FNM), M. CATANI (AD Grandi Navi Veloci), A. MINOIA (AD Stazioni Marittime Genova), R. A. GURRIERI (AD Alpe Adria), I. MESSINA (Vicepresidente associazione FISE UNIPORT).



(Fonte: CIFI, Sede di Roma)

Figura 6 – Sessione istituzionale.

Il Responsabile RFI per lo sviluppo Infrastrutture dell'Area Nord Ovest M. RABINO si è espresso sulla centralità a livello nazionale ed europeo del nodo di Genova. Centralità che è destinata ad aumentare con la fine dei lavori sul Terzo valico "La Liguria è attraversata da due corridoi, ovvero Mare del Nord-Reno-Tirreno e Mediterraneo [...] è necessario implementare le prestazioni di queste linee".

L'Amministratore Delegato delle Stazioni Marittime di Genova A. MINOIA ha riportato l'esperienza dei lavori di potenziamento in atto riferiti al Terzi Valico ed al nodo ferroviario di Genova. Questi importanti interventi infrastrutturali una volta completati offriranno al porto di Sampierdarena l'opportunità di far transitare i treni merci con sagoma P/C80. "Via mare si arriverà a Rotterdam mentre, col Terzo valico, si scenderà via treno alleggerendo anche il traffico del nord Europa".

Il convegno è stato seguito oltre che in webinar mediante il canale del CIFI, da più di 150 partecipanti presenti nel prestigioso Salone di Prima Classe della Stazione Marittima

di Genova. La seconda edizione del Convegno "Ferro, gomma, acqua e aria: l'intermodalità e il porto di Genova" è già programmata per il 2026.

Nazionale: FLC, ripensare gli incentivi nel settore trasporti e logistica

Si è svolto a febbraio il webinar "Ripensare gli incentivi nel settore trasporti e logistica. Soluzioni innovative per un futuro competitivo e sostenibile", organizzato dal *Freight Leaders Council*, associazione che rappresenta gli operatori della logistica, in collaborazione con la Società Italiana Politica dei Trasporti (SIPoTra). È il primo di altri che seguiranno.

L'evento ha rappresentato un'importante occasione di confronto costruttivo tra istituzioni, imprese ed esperti del settore, con l'obiettivo di analizzare l'efficacia del sistema di incentivi attuale e individuare soluzioni più mirate e sostenibili. In Italia, il trasporto su strada continua a essere predominante, rappresentando l'87,6% del totale delle tonnellate-chilometro trasportate, un valore significativamente superiore alla me-

dia UE del 77,7% (Fonte: DG MOVE, *Statistical Pocketbook*). Questo dato evidenzia la necessità di rivedere gli incentivi per favorire un riequilibrio modale verso il trasporto ferroviario e via acqua. Il mercato della logistica per conto terzi, che costituisce il 43,6% del valore totale della logistica italiana, ha raggiunto un valore di 118 mld di euro, confermando il ruolo strategico del settore per l'economia nazionale (Fonte: Osservatorio *Contract Logistics* "Gino Marchet", Politecnico di Milano).

Nel corso del webinar è emerso come il sistema degli incentivi finanziari al settore trasporti e logistica, fino ad oggi, non abbia pienamente raggiunto gli obiettivi di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, e solo parzialmente quelli di efficienza, innovazione e tutela ambientale. Si è sottolineata la necessità di un approccio più strutturato e orientato al lungo termine, in grado di rispondere alle dinamiche della domanda, migliorare la competitività del Paese e favorire la digitalizzazione del settore.

Durante il dibattito, gli esperti hanno affrontato diverse tematiche cruciali. Si è discusso del ruolo degli incentivi come strumenti di politica economica e del loro impatto industriale e sociale. Un altro aspetto centrale ha riguardato l'individuazione di strumenti di incentivazione in grado di promuovere lo sviluppo dell'intermodalità. Particolare attenzione è stata dedicata al confronto con le politiche di incentivazione adottate a livello internazionale, così da individuare le best practices applicabili al contesto italiano.

Un punto di riflessione fondamentale ha riguardato la necessità di ripensare gli incentivi in un'ottica di premialità per supportare meglio i comparti della logistica e dei trasporti strategici per l'economia nazionale. Inoltre, è emersa l'importanza di adottare sistemi di monitoraggio puntuali, capaci di premiare le aziende che realizzano progressi concreti in termini di efficienza energetica, sostenibilità ambientale, digitalizzazione e miglioramento delle condizioni di lavoro.

La recente indagine conoscitiva dell'Autorità dei Trasporti (ART) ha sottolineato la necessità di rimuovere le barriere all'ingresso nel mercato e garantire un accesso equo alle infrastrutture, attraverso la definizione di criteri trasparenti per la determinazione di tariffe e pedaggi. Un altro dato rilevante riguarda la frammentazione del settore: si tratta di un universo di riferimento composto da 99.309 aziende attive al 31 dicembre 2024, di cui 18.217 prive di veicoli di proprietà. Delle rimanenti 81.092 quelle con oltre 100 mezzi sono 989, quelle fra 21 e 100 mezzi sono 6.999 mentre le restanti 73.104 hanno meno di 20 mezzi. (Fonte: Albo Autotrasporto). Inoltre, il 50% delle imprese iscritte all'Albo è costituito da ditte individuali, e una percentuale non trascurabile risulta iscritta senza possedere alcun veicolo, segnalando possibili distorsioni nella regolamentazione del mercato.

Si è parlato non solo del ruolo delle aggregazioni orizzontali tra operatori del medesimo segmento ma anche degli impatti sulla concorrenza, delle integrazioni verticali promosse dagli operatori del settore marittimo, oltre alla necessità di valutare comparativamente l'efficacia degli incentivi destinati alla domanda rispetto a quelli rivolti all'offerta.

Il dibattito è stato arricchito dalle relazioni di apertura di scenario di G. IMPROTA, Segretario Generale di ART, di F. BENEVOLO, Direttore Operativo RAM, Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.a, e di A. MACERA del MIT-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

G. IMPROTA, presentando la sua esaustiva relazione ha osservato: "Come emerso dal report realizzato dall'ART nel 2022, la questione va ben oltre il settore trasporti e logistica per coinvolgere tutto il comparto industriale, energetico e delle comunicazioni, dal momento che il sistema di capitali è uno e quindi una dovrebbe essere la politica industriale. Il tema è che finché le industrie non si renderanno conto che il settore logistico è parte integrante dell'ecosistema produttivo non potrà mai esserci una

crescita virtuosa e organica. La recente esperienza ha dimostrato infatti che, senza una regolamentazione e una politica industriale di ampio respiro, liberalizzazioni e sussidi diventano criticità più che benefici, alimentando realtà poco efficaci e meritevoli. Auspico che questi momenti di confronto possano servire a tracciare nuove linee comuni per affrontare e risolvere insieme i problemi del mercato".

La tavola rotonda, condotta da M. MARCIANI, Presidente del *Freight Leaders Council*, ha visto la partecipazione di importanti rappresentanti del settore, tra cui U. RUGGERONE (Presidente di Assologistica), L. SISTO (Segretario Generale di Confitarma), G. RIZZI (Direttore Generale di Fermerci), M. PESSANO (Presidente Fercargo) e M. SPINEDI (Presidente dell'Interporto di Bologna, socio del *Freight Leaders Council* e componente del Direttivo di S.I.Po.Tra.).

SPINEDI, nel corso del suo intervento, ha dichiarato: "L'attuale situazione, caratterizzata da un periodo particolarmente critico per il trasporto delle merci a causa della difficile congiuntura economica europea e degli effetti negativi derivanti dai numerosi cantieri presenti non solo nel nostro Paese, ma anche in Europa, rende quanto mai attuale il ripensamento degli incentivi a favore del settore, quale obiettivo prioritario di politica industriale. Tali strumenti devono essere utilizzati non solo per limitare le esternalità ambientali negative derivanti dalla movimentazione delle merci, ma anche per favorire la riorganizzazione e il consolidamento di comparti come l'autotrasporto e il trasporto ferroviario delle merci, che da troppi anni soffrono di debolezze strutturali. In particolare, il settore dell'autotrasporto è caratterizzato da un'eccessiva frammentazione imprenditoriale, soprattutto nel nostro Paese, mentre quello ferroviario presenta margini di redditività limitati. Sussidi e incentivi non possono rappresentare una soluzione temporanea a crisi d'impresa che assumono sempre più connotazioni strutturali, ma devono

essere ripensati come strumenti di una strategia di politica industriale con una prospettiva di lungo termine e un mercato di riferimento necessariamente di dimensione europea. Le imprese che oggi operano nel trasporto terrestre, su gomma e su ferro, devono essere accompagnate nel loro percorso di sviluppo, tenendo ben presenti questi due fattori.”

Il Presidente MARCIANI, ideatore ed organizzatore di questo panel che, come anticipato, è solo il primo di una serie ha continuato: “Condivido in pieno il richiamo alla trasparenza del Presidente di Interporto Bologna M. SPINEDI, essenziale per un sano e costruttivo confronto. Come pure la necessità di sostenere il sistema industriale attraverso l’incentivazione al proprietario della merce e cliente degli operatori più che agli operatori di trasporti e logistica. Nella misura in cui, in un sistema innovativo e dinamico è chiaro che i sussidi dovrebbero essere destinati a sostegno della domanda, ovvero a quei soggetti che, in base alle necessità ed all’offerta del mercato, devono scegliere le idonee modalità di trasporto. Consapevoli che un tale cambiamento sarebbe possibile solo attraverso una politica industriale in grado di cogliere il valore attuativo di logistica e trasporti, inquadrandoli come strumenti e non come finalità. Il punto è che bisognerebbe ampliare l’ottica del ragionamento, considerando il mercato italiano in una visione prima europea e poi mondiale. Appuntamento al prossimo webinar, quindi, per un altro passo avanti nel processo di convergenza delle idee e delle necessità che questo settore, locomotiva della nostra industria, deve unitariamente rappresentare a tutti gli stakeholder.”

Il webinar ha segnato un passo importante verso un ripensamento degli incentivi nel settore, promuovendo un confronto costruttivo tra tutti gli attori coinvolti per delineare politiche più efficaci e sostenibili, in grado di rendere il comparto trasporti e logistica più competitivo e innovativo nel lungo periodo (Da: *Comunicato Stampa FLC*, 5 marzo 2025).

INDUSTRIA

Nazionale: nominati i nuovi cda di RFI, Trenitalia, Anas, Italferr, Busitalia, FS Sistemi Urbani, Ferservizi e FS International

Si sono riunite le Assemblee delle società RFI, Trenitalia, Anas, Italferr, Busitalia, FS Sistemi Urbani, Ferservizi e FS International, interamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane.

L’Assemblea di RFI ha nominato la nuova Presidente P. FIRMI e indicato come Amministratore Delegato A. ISI in sostituzione degli uscenti D. LO BOSCO e G. STRISCIUGLIO. Le cariche scadranno con l’approvazione del bilancio 2025.

L’Assemblea di Trenitalia ha nominato il nuovo Consigliere G. STRISCIUGLIO indicandolo come Amministratore Delegato in sostituzione dell’uscente L. CORRADI. La carica scadrà con l’approvazione del bilancio 2025.

L’Assemblea di Anas ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2025-2027, indicando alla Presidenza G. PECORARO e come Amministratore Delegato C. A. GEMME.

L’Assemblea di Italferr ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2025-2027, indicando come Amministratore Delegato D. LO BOSCO, che lascia la Presidenza di RFI.

L’Assemblea di Busitalia ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2025-2027, indicando F. NOGARA alla Presidenza e S. LO PIANO come Amministratore Delegato.

L’Assemblea di FS Sistemi Urbani ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2025-2027, indicando alla Presidenza M. R. SESSA e come Amministratore Delegato M. COLAMUSSI.

L’Assemblea di Ferservizi ha nominato il nuovo Consigliere S. CERVOENE indicandolo come Amministratore

Delegato. La carica scadrà con l’approvazione del bilancio 2025.

L’Assemblea di FS International ha nominato quale Amministratore Unico L. CORRADI, per il triennio 2025-2027, che lascia la guida di Trenitalia.

Il Presidente, T. TANZILLI, e l’Amministratore Delegato e Direttore Generale, S. A. DONNARUMMA, a nome di tutto il Gruppo FS, augurano buon lavoro ai nuovi vertici delle società controllate e ringraziano i Consiglieri uscenti per il prezioso lavoro svolto (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FS*, 6 marzo 2025).

Nazionale: Osservatorio OICE/Informatel sulle gare pubbliche di ingegneria e architettura, aggiornamento a Febbraio 2025

L’aggiornamento dell’Osservatorio OICE/Informatel, sul mercato dei servizi tecnici, torna a mostrare una ripresa del valore delle gare: a febbraio il valore dei bandi, ottenuto sommando l’importo delle gare per servizi di ingegneria e architettura (63,9 mln) al valore della progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati (5,2 mln), raggiunge l’importo complessivo di 69,1 mln, evidenziando, nel confronto con gennaio, un incremento del 67,2% in valore. Il dato, tuttavia, è ricavato non considerando il bando di accordo quadro di ASPI relativo alla sorveglianza delle opere d’arte in gestione ad Autostrade per l’Italia da 171,0 mln (di gennaio 2025), con il quale si registrerebbe, al contrario, un -67,4%.

Nel primo bimestre 2025, sommando il valore di 274,1 mln dei bandi per servizi di ingegneria e architettura al valore di 7,3 mln della progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati, si arriva ad un totale di 281,4 mln di servizi tecnici messi in gara, con un calo del 25,5% sullo stesso periodo del 2024 (non considerando il bando ASPI che, diversamente, farebbe registrare un +90,0%). In termini di valore, questi primi 2 mesi segnano un pesante calo anche rispetto al 2023 (-79,2%), e al 2022 (-67,5%). L’accordo quadro ASPI

di gennaio, diversamente, ridurrebbe le perdite al 47,1%, nel confronto con il 2023, e al 17,3% nel confronto con il 2022.

Così commenta i dati dell'Osservatorio di febbraio il Presidente dell'Associazione, G. LUPORI: "Dobbiamo prendere atto che ormai l'esaurirsi della spinta del PNRR ha di fatto riportato la domanda pubblica al livello di 6 anni fa. Come sempre siamo i primi a toccare con mano questa realtà essendo i primi attori di questo settore. A questo punto però chiediamo con forza che il mercato che rimane, visto il permanere della fascia di affidamenti diretti a 140.000 euro, sia più concorrenziale e più equilibrato nei rapporti fra operatore economico e stazione appaltante. Sta partendo l'iter di revisione delle direttive UE e sarà quella un'occasione per rivedere tante cose e ricreare le condizioni di apertura dei mercati. Intanto però ribadiamo l'urgenza di reintrodurre l'anticipazione anche nel nostro settore, di varare al più presto il bando-tipo Anac e si definire anche un contratto-tipo a garanzia dei principi affermati nel codice appalti."

A febbraio 2025, anche per il continuo calo delle gare PNRR, molto rilevante in valore la diminuzione delle gare UE (oltre 215.000 euro) sul mese precedente: -72,2%, ma con un forte incremento del 52,6% in numero. Il confronto in valore senza il bando ASPI riporterebbe, diversamente, un +76,9%. Le gare per soli servizi di ingegneria e architettura (esclusi gli appalti integrati) rilevate a febbraio sono state 166, per un importo di 63,9 mln. Dal confronto con gennaio, i dati evidenziano un trend positivo con un +40,7% nel numero a fronte di un'importante flessione in valore del 69,6%. Quest'ultimo dato è tuttavia influenzato dal bando ASPI, senza il quale il confronto in valore con gennaio 2025 registrerebbe una forte crescita del 62,9%.

Rispetto al mese di febbraio 2024, il valore cala del 34,0% a fronte di una flessione nel numero del 25,2%. Complessivamente, nel primo bimestre 2025, i bandi sono stati 284 per 274,1 mln. Rispetto allo stesso perio-

do 2024, si registra un calo del 21,8% in numero, a fronte di un'impennata del 102,4% in valore. Anche in questo caso, però, il quadro è pesantemente influenzato dal bando ASPI, senza il quale il confronto in valore rileverebbe una flessione del 23,8%.

Per quanto riguarda le gare di sola progettazione, nel mese di febbraio il dato evidenzia un trend estremamente positivo: se ne contano infatti 62, con un valore di 23,9 mln. Rispetto al mese precedente, il dato evidenzia un'importante crescita del 59,0% nel numero, con un'impennata del 78,0% in valore, mentre il confronto con febbraio 2024 mostra un calo sia nel numero (-15,1%) che in valore (-29,6%).

Nel primo bimestre 2025, i 101 bandi emessi hanno raggiunto un valore di 37,3 mln, con un calo, rispetto allo stesso periodo 2024, del 29,9% in numero e del 28,0% in valore. I bandi per accordo quadro rilevati a febbraio sono stati 15, pari al 9,0% del totale dei bandi per servizi di ingegneria e architettura pubblicati, di cui, tuttavia, costituiscono l'8,2% in termini di valore, con 18,1 mln. Rispetto a gennaio 2025, si rileva un'impennata del 114,3% in numero, a fronte di un crollo in valore pari all'90,0% (dato influenzato da bando ASPI, senza il quale il confronto con il mese di gennaio evidenzierebbe, diversamente, un +81,8%). Il confronto con febbraio 2024 registra invece un calo nel numero (-11,8%) con un'importante flessione in valore (-40,2%).

Nel primo bimestre 2025, il numero dei bandi per accordo quadro rilevato è stato 22, per 199,0 mln, pari, rispettivamente, al 7,7% in numero e al 72,6% in valore sul totale dei bandi per servizi di ingegneria e architettura. Rispetto allo stesso periodo 2024, i dati restituiscono un incremento in numero (+29,4%) a fronte di un'impennata in valore di +559,1% (dato influenzato dal bando ASPI, senza il quale il confronto con il bimestre evidenzierebbe, diversamente, un -7,3%).

A febbraio 2025, le gare rilevate per appalto integrato sono state 64, con un importo della progettazione esecutiva compresa stimato in 5,2

mln. Rispetto al mese precedente, si evidenzia un'impennata del valore dei servizi di progettazione (+148,4%), a fronte di un'importante crescita del numero delle gare (+48,8%). Il confronto con il mese di febbraio 2024 evidenzia un minimo calo del valore della progettazione esecutiva (-3,0%), a fronte di una crescita del numero delle gare pubblicate del 36,2%.

Nel primo bimestre 2025, il valore della progettazione esecutiva incluso negli appalti integrati è stato di 7,3 mln. Rispetto allo stesso periodo 2024, si rileva un consistente calo in valore del 42,6%. Il numero dei bandi rilevati è stato di 107, in aumento del 13,8% sul primo bimestre 2024 (Da: *Comunicato Stampa OICE*, 13 marzo 2025).

VARIE

Lazio, Campania e Toscana: TPL marittimo, approvate le Convenzioni tra MIT e Regione

Sono stati pubblicati i Decreti Dirigenziali di approvazione delle Convenzioni con il contestuale impegno delle risorse finanziarie, sottoscritte per l'acquisto di unità navali destinate al trasporto marittimo.

L'erogazione delle risorse statali permetterà il rinnovo delle flotte per il trasporto pubblico locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale, di materiale natante nuovo e refitting di materiale esistente.

Per le Regioni, l'importo complessivo delle Convenzioni approvate, è pari rispettivamente per il Lazio a € 23.221.790,36, per la Campania € 141.520.000,00 (di cui € 20.870.311,67 a carico della Regione) e per la Toscana € 38.427.491,75.

Nello specifico:

la Regione Toscana ha comunicato che intende procedere all'acquisto di 3 Unità navali veloci (HSC) - Classe B per un importo di euro 10.700.000,00 cadauna, IVA esclusa;

la Regione Campania 2 navi passeggeri ro/ro Classe B (71 m) per un importo di euro 58.000.000,00 cadauna, IVA esclusa;

NOTIZIARI

la Regione Lazio 2 Unità navali veloci (HSC) - Classe B per un importo di euro 10.700.000,00 cadauna, mentre l'importo residuo rispetto al complessivo finanziamento statale assegnato, sarà destinato a lavori di refitting su unità navali a disposizione dell'aggiudicatario del contratto di servizio (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 20 febbraio 2025).

Nazionale: ANSFISA, prevenzione e monitoraggio delle infrastrutture, accordo tra ANSFISA e RemTech Expo

Sottoscritto un accordo di collaborazione tra ANSFISA, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali e RemTech Expo, la principale fiera internazionale dedicata alla gestione dei rischi ambientali e al risanamento delle infrastrutture. L'iniziativa si concentrerà sull'introduzione di soluzioni tecnologiche avanzate per contribuire al miglioramento della sicurezza e della protezione delle reti infrastrutturali. Il focus principale sarà sulla prevenzione dei rischi legati alla fragilità del territorio e agli eventi meteo estremi sempre più frequenti e impattanti (Fig. 7).

Questo accordo rafforza la collaborazione tra ANSFISA, RemTech Expo e i principali attori del settore pubblico e privato, con l'obiettivo di individuare azioni migliorative per il monitoraggio e la tutela delle infrastrutture, e per la progettazione di interventi di riqualificazione e rigenerazione. In un contesto di sfide ambientali, l'iniziativa punta anche a creare una piattaforma di condivisione e confronto con i gestori delle reti infrastrutturali sulle criticità emergenti, con un focus particolare sulla sicurezza delle opere stradali e ferroviarie.

“L'Agenzia, già dal 2023, ha avviato un percorso di approfondimento



(Fonte: ANSFISA)

Figura 7 – L'obiettivo dell'intesa è quello di individuare buone pratiche e soluzioni innovative per mitigare gli effetti del rischio idrogeologico sulle infrastrutture e sui territori favorendo lo scambio delle conoscenze e delle esperienze.

dedicato alle problematiche legate ai fenomeni di dissesto idrogeologico e agli effetti sulla manutenzione e il funzionamento sicuro delle infrastrutture – ha sottolineato D. CAPOMOLLA, Direttore di ANSFISA - Abbiamo incontrato gestori e imprese del settore stradale e autostradale, al fine di condividere esperienze, best practices e casi studio concreti. L'accordo firmato con RemTech Expo rappresenta un'ulteriore importante attività di sviluppo per arricchire le conoscenze e individuare le modalità sempre più efficaci di organizzare la gestione della sicurezza e di agire in termini di prevenzione al fine di fornire modelli e strumenti utili e replicabili in tutto il settore.”

“Siamo entusiasti di avviare questa collaborazione con ANSFISA, un passo fondamentale per affrontare insieme le sfide legate alla sicurezza delle infrastrutture in Italia - ha dichiarato S. PAPARELLA, General Manager di RemTech Expo, consiglie-

re delegato Ferrara Expo - Il nostro impegno è quello di promuovere uno scambio fruttuoso di competenze ed esperienze per prevenire e mitigare i rischi, con particolare attenzione agli impatti ambientali sempre più ricorrenti. Insieme ad ANSFISA, vogliamo supportare i gestori delle infrastrutture nel migliorare la resilienza delle opere, affinché possano rispondere alle crescenti sfide legate agli eventi meteorologici estremi, proteggendo al contempo la sicurezza dei territori e la qualità della rete infrastrutturale nazionale.”

Questa collaborazione si inserisce, quindi, nella direzione di promuovere pratiche di prevenzione e gestione del rischio sempre più integrate e condivise, volte a contribuire alla protezione delle infrastrutture strategiche per la sicurezza del paese, in un'ottica di innovazione continua (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 4 febbraio 2025).