

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Campania-Puglia: Linea AV/AC Napoli – Bari, avviati i fronti di scavo di sette gallerie naturali

Continua l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana per la realizzazione della nuova linea AV/AC Napoli – Bari, che rientra tra le opere strategiche del Gruppo FS.

Sul lotto Telese – Vitulano sono stati avviati tutti i 16 fronti di scavo delle sette gallerie naturali e delle relative finestre di emergenza. Le gallerie, la cui lunghezza va dai 150 m agli oltre 2 km, saranno realizzate a canna singola con doppio binario.

I lavori sono stati affidati da RFI al Consorzio Telese Scarl (costituito dalla mandataria Ghella insieme a Itinera, Salcef e Coget Impianti) sotto la Direzione Lavori di Italferr, con un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro, finanziati anche con fondi PNRR.

Il lotto prevede il raddoppio della linea ferroviaria, parte in affiancamento e parte in variante alla linea storica, per un'estensione di circa 19

km da Telese a Vitulano. Oltre alla presenza di un gran numero di gallerie, che rappresentano circa il 40% del tracciato che attraversa otto comuni della provincia di Benevento, l'opera avrà 14 viadotti ferroviari, due cavalcaferrovie, tre nuove fermate (Solopaca, San Lorenzo Maggiore e Ponte Casalduni), 10 km di barriere antirumore, oltre agli impianti tecnologici, all'attrezzaggio ferroviario e altre opere minori.

Attualmente sono impegnati circa 1.000 lavoratori, tra tecnici ed operai del Consorzio Telese Scarl e delle ditte subappaltatrici, con una forte presenza di imprese del Sud Italia. Un importante indotto generato sul territorio dall'opera in fase di costruzione. Le attività di cantiere si svolgono a ciclo continuo nell'arco delle 24 ore, 7 giorni su 7.

L'intera opera prevede il potenziamento e la velocizzazione dell'itinerario Napoli - Bari che consentirà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del Sud del Paese con il *Core Corridor* "Scandinavia - Mediterraneo", una velocizzazione sia per i treni a lunga percorrenza e sia per il trasporto regionale e merci (Da: *Comunicato*

Stampa RFI Gruppo FSI, 30 ottobre 2024).

Abruzzo: Stazione di Sulmona, nuove tecnologie per la gestione traffico ferroviario

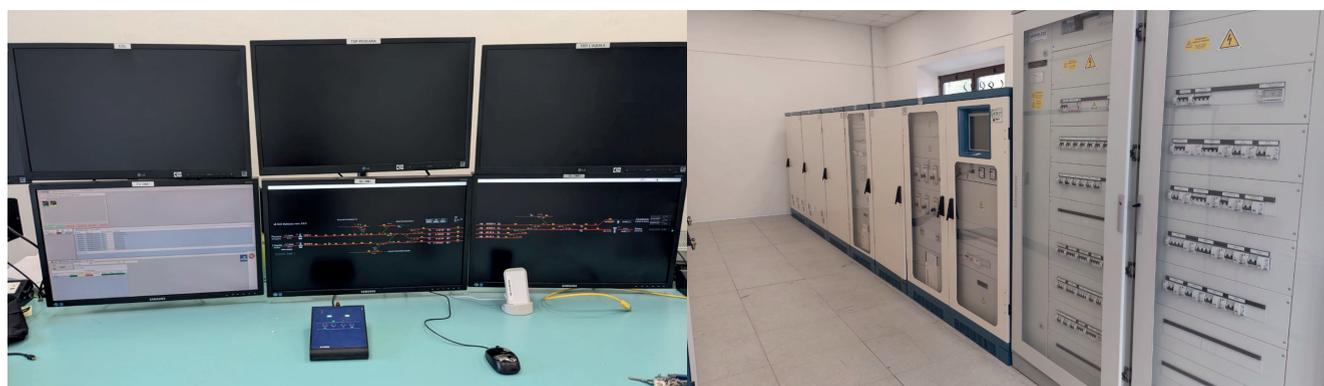
Attivato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) un nuovo sistema tecnologico per la gestione ed il controllo della circolazione ferroviaria nella stazione di Sulmona (Fig. 1).

Il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) è un sistema tecnologicamente avanzato nel settore della circolazione ferroviaria che migliora l'operatività nelle normali situazioni di circolazione e nella gestione delle criticità incrementando gli standard di regolarità e puntualità dei treni.

In caso di guasti l'ACC riduce al minimo i disservizi e consente di far viaggiare i treni mantenendo il massimo livello di sicurezza. Benefici anche nei processi di manutenzione dell'infrastruttura grazie anche alla modularità dei componenti.

Il nuovo Apparato Centrale Computerizzato di Sulmona è il frutto di un progetto internalizzato realizzato internamente dai tecnici di RFI di Interlocking Building, in sinergia con tutte le altre strutture della Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale di Ancona.

L'intervento - che rappresenta un'ulteriore fase di avanzamento del programma di potenziamento infrastrutturale e tecnologico in corso sulla rete ferroviaria nazionale - ha



(Fonte: RFI Gruppo FSI)

Figura 1 – Sulmona, Apparato Centrale Computerizzato, veduta della sala di comando e controllo e del gruppo dei server.

visto impegnate circa 80 persone, tra dipendenti RFI e delle ditte appaltatrici, per un investimento complessivo di circa 5,3 milioni di euro.

L'attivazione del nuovo ACC - che sostituisce il precedente Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) - rientra negli interventi per la stazione di Sulmona propedeutici all'imminente attivazione della Bretella di Sulmona, che permetterà collegamenti ferroviari diretti tra Pescara e L'Aquila (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FSI*, 27 ottobre 2024).

Lombardia: "In viaggio per il futuro", Open Day FNM-FERROVIENORD-TRENORD nei luoghi della ferrovia lombarda

Domenica 20 ottobre FNM, FERROVIENORD e Trenord hanno aperto le porte di tre luoghi simbolo della ferrovia lombarda, invitando appassionati e curiosi a mettersi in viaggio tra il passato e il futuro della mobilità, alla scoperta di treni storici, innovazioni tecnologiche e progetti che lanciano la sfida per un trasporto sempre più sostenibile ed evoluto.

L'Open Day "In viaggio per il futuro" si è svolto nella stazione di Milano Cadorna (binari 9 e 10), dove è stato esposto anche il convoglio storico degli Anni 20, nell'impianto di manutenzione Trenord di Milano Fiorenza, il più grande d'Italia, e in quello di Novate Milanese.

La visita alle officine e alle aree dedicate alla manutenzione e alla pulizia dei convogli, a strumenti come il nuovo tornio in fossa, a treni ad alta tecnologia e storici è stata animata anche da attività di intrattenimento per bambini e famiglie. Il programma dell'OpenDay si è articolato nei seguenti luoghi.

- Stazione FERROVIENORD di Milano Cadorna – Binari 9 e 10

I binari 9 e 10 della stazione FERROVIENORD di Milano Cadorna hanno ospitato – l'uno di fianco all'altro – passato e presente della ferrovia lombarda (Fig. 2). Un binario ha accolto un convoglio storico comple-

tamente restaurato, composto da un locomotore FNM E610-04 del 1949, un locomotore FNM E600-3 del 1928 e due carrozze viaggiatori AZ, del biennio 1924-25; il treno nel 2024 ha compiuto 100 anni di storia. Di fianco è stato un Caravaggio, nuovo modello ad alta capacità della flotta lombarda, che consente viaggi più confortevoli e sostenibili.

- Impianto di manutenzione Trenord di Novate Milanese

Situato a cinque minuti a piedi dalla stazione di Novate Milanese, quello che al momento è uno dei sei impianti di manutenzione di Trenord è nato nel 1928 come deposito locomotive. Dopo diversi interventi di ampliamento e ammodernamento svolti negli anni, è giunto alla configurazione attuale.

Il centro di Novate comprende un deposito per la manutenzione leggera dei convogli e le officine meccaniche, che ospitano gli interventi più complessi.

- Impianto di manutenzione Trenord di Milano Fiorenza

L'impianto di Milano Fiorenza, situato a pochi minuti a piedi dalla stazione ferroviaria di Rho Fiera Milano e dalla fermata RHO Fieramilano della metropolitana, è il più grande fra i siti in Italia dedicati alla manutenzione dei treni. Sorge su un'area com-

plessiva di 450mila m², con 53.300 m² di capannoni dedicati alle tre officine presenti e 33 km di binari.

- Una risposta interessata al mondo della ferrovia

Sono stati circa 5mila gli appassionati e curiosi hanno visitato i luoghi simbolo della ferrovia lombarda. Diversi sono stati i partecipanti che hanno scelto di visitare due siti o effettuare il percorso completo, spostandosi tra tutti i tre luoghi in cui si è svolto l'evento.

I partecipanti all'evento hanno potuto scoprire treni storici e di ultima generazione, e visitare aree in cui si svolgono attività fondamentali per la vita della ferrovia, presente e del passato: le officine di manutenzione, gli ambienti dedicati a pulizia e lavaggio, le tornerie. Per bambini e famiglie sono stati proposti animazioni e intrattenimenti a tema.

I visitatori hanno raggiunto la stazione FERROVIENORD di Milano Cadorna per scoprire il treno storico completamente restaurato – composto da carrozze realizzate cent'anni fa – e il nuovo convoglio ad alta capacità Caravaggio. Fra di loro, ospite d'eccezione, anche il comico milanese E. BERTOLINO. I più piccoli si sono divertiti grazie all'area trucca bimbi e alla presenza di un mago e baloon artisti itineranti.



(Fonte: FNM)

Figura 2 - I binari 9 e 10 della stazione FERROVIENORD di Milano Cadorna hanno ospitato, l'uno di fianco all'altro, passato e presente della ferrovia lombarda.

Per l'Open Day hanno aperto le porte straordinariamente anche i due impianti di manutenzione di Trenord a Milano Fiorenza – il più grande in Italia – e a Novate Milanese.

A Milano Fiorenza i presenti hanno visitato un nuovo convoglio monopiano Donizetti, una delle officine di manutenzione, il nuovo tornio in fossa e il magazzino centrale. Alcune aree sono state attrezzate con animazioni e giochi per i più piccoli: truccabimbi, baloon artist itineranti, un diorama cittadino di BrianzaLUG, l'esposizione di set LEGO ufficiali dedicati alle ferrovie e il gioco a tappe "La vita in movimento" sui temi della mobilità sostenibile, a cura della cooperativa Verdeacqua.

Presso l'impianto di Novate Milanese, nato nel 1928 come deposito locomotive, i visitatori hanno potuto scoprire la sottostazione elettrica di FERROVIENORD, l'area tecnica pneumatici e l'area rotabili storici, con la possibilità di salire a bordo della carrozza AZ del treno storico completamente restaurata.

Gli spostamenti verso l'Open Day sono stati sostenibili: il biglietto d'iscrizione era valido anche come titolo di viaggio omaggio "Trenord Open Day Pass" per raggiungere gratuitamente l'evento sui treni Trenord (Da: *Comunicati Stampa FNM e Trenord*, 15 ottobre 2024 e 21 ottobre 2024).

Sicilia: nuovo collegamento Palermo – Catania, ultimata la posa dei binari nel tratto fra Bicocca e Catenanuova

Sotto la Direzione Lavori Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS, viene fatto un importante passo avanti in un progetto che ridisegnerà la mobilità siciliana, rendendo il trasporto ferroviario dell'isola più competitivo e sostenibile, con la posa dei 38 km di doppio binario ferroviario sulla linea Catenanuova-Bicocca nell'ambito del nuovo collegamento Palermo-Catania.

Articolato in sei lotti funzionali per una lunghezza complessiva di 179 km, il progetto prevede il doppio binario nelle tratte Bicocca-Catenanuova e Fiumetorto-Lercara Diramazione e un nuovo binario veloce fra Lercara Diramazione e Catenanuova, in variante di tracciato.

Il progetto della Bicocca-Catenanuova, sulla Catania-Palermo, affidato da RFI all'ATI con a capo Webuild, consiste nel raddoppio della linea per 38 km, con l'attivazione di 17 viadotti ferroviari (Fig. 3), 8 cavalcaferrovia, 2 gallerie artificiali e 2 gallerie rodotti, 5 sottovia stradali, con personale impiegato nel cantiere di circa 350 lavoratori, per un investimento di circa 508 milioni di euro. Sono stati inoltre eliminati tutti i passaggi a livello esistenti.

Gli interventi di velocizzazione dell'intero itinerario Palermo-Catania-Messina, progetto di RFI con la Direzione Lavori di Italferr, prevede un investimento economico complessivo di circa 12 miliardi di euro. I lavori garantiranno il rispetto dei requisiti d'interoperabilità e consentiranno una significativa crescita della competitività del trasporto viaggiatori su ferro, rispondendo alle esigenze di mobilità in termini di riduzione dei tempi di percorrenza, con benefici per regolarità e frequenza.

Al momento sono in corso gli interventi su tutti i lotti del nuovo itinerario Palermo-Catania, per 179 km e della Catania-Messina, per una lunghezza complessiva di circa 42 km (Da: *Comunicato Stampa Italferr Gruppo FSI*, 14 ottobre 2024).

TRASPORTI URBANI

Lazio: rinnovo della flotta bus di Roma Capitale, arrivati i primi mezzi a metano per il Giubileo

"Siamo entusiasti di annunciare l'arrivo dei primi 18 (Fig. 4) dei 244 nuovi autobus a gas naturale compresso (CNG) ordinati per il Giubileo - ha fatto sapere l'assessore capitolino alla Mobilità E. PATANÈ -. Questi mezzi moderni, già immatricolati e pronti a partire, andranno a servire



(Fonte: Italferr Gruppo FSI)

Figura 3 – Sostituzione integrale di un viadotto ferroviario sulla direttrice Palermo-Catania.

le aree periferiche di Tor Pagnotta e Tor Sapienza. Con una capacità di trasporto fino a 95 passeggeri, i nuovi autobus offrono comfort all'avanguardia: aria condizionata, prese Usb, videosorveglianza, Tap&go (per il pagamento del biglietto con la carta di credito, ndr) e molto altro. E non dimentichiamo l'impatto positivo sull'ambiente: rispettano infatti la direttiva Euro 6E arrivando a ridurre le emissioni di ossidi di azoto NOx di oltre l'80% rispetto a quelli dismessi. Entro la fine del 2024 - ha spiegato ancora PATANÈ - avremo tutti i 244 mezzi operativi, rendendo la flotta Atac tra le più giovani d'Europa. Mettiamo, dunque, un tassello importante verso una mobilità più sostenibile per Roma" (Da: *Comunicato Roma Servizi per la Mobilità*, 31 ottobre 2024).

Sicilia: presentata a Palermo la nuova fermata Libertà

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha presentato la nuova fermata Libertà (Fig. 5 e Fig. 6), ulteriore passo in avanti verso la conclusione dei lavori della prima fase della chiusura dell'Anello Ferroviario di Palermo. Interventati alla presentazione R. SCHIFANI, Presidente Regione Siciliana, R. LAGALLA, Sindaco Comune di Palermo e D. LO BOSCO, Presidente Rete Ferroviaria Italiana.

La fermata sotterranea è collocata nel tratto di linea tra la Stazione di Palermo Notarbartolo e la fermata Giachery. La nuova fermata Palermo Libertà ricade interamente all'interno della galleria Ranchibile ed è collocata nell'intersezione tra l'asse viario di Viale Lazio e Via Sicilia.

Dotata di un ascensore, una scala mobile ed una scala fissa, coperte da pensiline metalliche a livello della viabilità stradale che conducono direttamente alla banchina, la nuova fermata è caratterizzata da finiture di pregio individuate d'intesa con il Comune di Palermo, tra cui spiccano i marmi policromi utilizzati per parte dei rivestimenti verticali. Il colore verde predominante, impiegato per le pareti ventilate, non è una scelta ca-



(Fonte: Roma Servizi per la Mobilità)

Figura 4 – I primi 18 autobus a metano per il trasporto urbano di Roma Capitale.

suale: richiama infatti i viali alberati delle storiche ville liberty che adornano l'asse viario di Via Libertà, per rendere omaggio al patrimonio architettonico della città.

L'opera, dal valore di circa 11 milioni di euro, è stata realizzata dalla D'Agostino Costruzioni Generali S.p.A.

Nella prima fase funzionale della Chiusura dell'Anello Ferroviario di Palermo, intervento a committenza Comune di Palermo e che vede RFI in qualità di Soggetto Attuatore, per un valore complessivo di circa 161 milioni di euro, con co-finanziamento anche della Regione Siciliana, rientrano, oltre alla nuova fermata Libertà, il nuovo tratto di linea compreso tra la fermata esistente Giachery e la nuova stazione interrata Palermo Politeama, in fase di ultimazione, e la realizzazione di una ulteriore fermata interrata denominata Palermo Porto (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS*, 28 ottobre 2024).

Campania: EAV, attivazione parziale del nuovo sistema di controllo della circolazione treni

Proseguono i lavori di ammodernamento del sistema di controllo della circolazione treni che interesserà le linee vesuviane e che consentirà la graduale sostituzione dell'attuale impianto CTC – Controllo del Traffico Centralizzato – realizzato negli anni '80.

A partire dal 20 ottobre sulle tratte Napoli – Sarno e Poggiomarino – Torre Annunziata è attivato primo tassello del nuovo sistema che consentirà un efficace miglioramento delle prestazioni del traffico ferroviario. Successivamente si procederà con la sostituzione delle tecnologie sulla linea Napoli – Baiano, che avverrà entro dicembre 2024, per terminare, entro il primo semestre 2025, sulla linea Napoli – Sorrento.

I lavori, avviati nel dicembre 2022 dalla ditta Euroferroviaria/Salcef, hanno un importo complessivo di circa € 12.000.000,00 (di cui circa 9.000.000,00 già impegnati) finanziati con risorse della Regione Campania a valere sui fondi FSC 2014/20, AdP 2002 e PNC DM 363 20/21.

Al termine degli stessi, su tutte le linee Vesuviane sarà attivo il nuovo sistema, progettato secondo le più recenti e performanti tecnologie, che consentirà al personale addetto alla circolazione ferroviaria di EAV di avere un supporto tecnologico evoluto nelle scelte inerenti la gestione della circolazione treni; ciò sarà possibile grazie al telecontrollo delle stazioni, al tracciamento della marcia di ciascun treno ed alla riproduzione grafica del movimento degli stessi circolanti sulla tratta.

In sintesi, i vantaggi che EAV e la collettività otterranno dal nuovo sistema di controllo della circolazione treni si tradurranno in maggior sicurezza, regolarità e puntualità dell'e-

servizio ferroviario (Da: *Comunicato Stampa EAV*, 18 ottobre 2024).

Liguria: MIT, con fondi PNRR il futuro della mobilità di Genova

Sono stati presentati a Genova i primi filobus tra quelli finanziati dal MIT con 123 milioni di euro di risorse PNRR. I nuovi mezzi si inseriscono in un progetto di trasformazione della mobilità nel capoluogo ligure (Fig. 7).

Sono 112 i nuovi mezzi che inizieranno a circolare in città entro la fine del 2025, contestualmente al completamento delle infrastrutture filoviarie attualmente in costruzione. Si tratta di un progetto dalla portata senza precedenti, in corso di realizzazione grazie ad un cospicuo finanziamento, utilizzando ulteriori 350 milioni di euro dal PNRR di competenza MIT, per un totale di oltre 470 milioni di euro.

Il progetto, denominato “Quattro Assi di Forza”, distribuisce la mobilità genovese lungo quattro direttrici fondamentali, potenziando anche le rimesse e i parcheggi di interscambio. I lavori, che coinvolgono anche 96 km di sistema filoviaro, prevedono, entro il 2026, la creazione di oltre 300 nuove fermate di attesa, tutte moderne, più facilmente accessibili, dotate di pannelli touchscreen, sistemi di sicurezza e – in diversi casi – servizi igienici dedicati ed aree di ristoro.

Con i fondi allocati dal MIT, lungo i nuovi Assi di Forza sono in corso di realizzazione anche le infrastrutture di ricarica, che sfrutteranno tecnologie innovative e al servizio dei cittadini: Genova sarà la prima città italiana a usare, lungo parte della rete, la tecnologia “Flash Charging”, che permette di ricaricare i mezzi sfruttando il tempo di salita e discesa dei passeggeri alle soste e al capolinea, senza impatto sull’orario e sulla velocità di trasporto, senza l’uso di cavi per l’alimentazione nel rispetto dei vincoli estetici, architettonici ed urbanistici (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 25 ottobre 2024).



(Fonte: RFI Gruppo FSI)

Figura 5 – L’entrata della nuova fermata Libertà per l’anello ferroviario di Palermo.



(Fonte: RFI Gruppo FSI)

Figura 6 – Schema informativo della nuova fermata Libertà per l’anello ferroviario di Palermo.

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: Polo Logistica e sostenibilità, consegnati due Merit Award per il Sistema di Gestione Integrato

Mercitalia Logistics e Mercitalia Intermodal (Polo Logistica del Gruppo FS) hanno ricevuto due Merit

Award dall’ente di certificazione SGS, per aver adottato un Sistema di Gestione Integrato (SGI) per la Sicurezza del Lavoro, per l’Ambiente e per la Qualità (Fig. 8).

Il Merit Award, rilasciato da SGS, leader mondiale nei servizi di ispezione, verifica, analisi e certificazione di beni, servizi e sistemi, è il Certificato d’Eccellenza destinato alle aziende



(Fonte: MIT)

Figura 7 – Presentati i nuovi filobus elettrici, finanziati dal MIT. A Genova oltre 470 milioni di euro di fondi PNRR per trasformare il trasporto pubblico.



(Fonte: Mercitalia Logistics)

Figura 8 - Mercitalia Logistics e Mercitalia Intermodal premiate con la certificazione per la Qualità, la Tutela dell'ambiente e la Salute e Sicurezza sul lavoro.

che si sono contraddistinte per aver integrato i tre sistemi in un'unica gestione operativa, in conformità agli standard ISO 9001 per la Qualità, ISO 14001 per la gestione ambientale e ISO 45001 per la salute e sicurezza sul lavoro. La consegna è avvenuta nell'ambito della fiera *Green Logistics Expo* di Padova.

“Il Sistema di Gestione Integrato è stato implementato allo scopo di garantire la soddisfazione dei nostri

clienti ed il raggiungimento degli obiettivi aziendali, la minimizzazione degli impatti ambientali e la salute e la sicurezza dei nostri stakeholders – ha dichiarato S. DE FILIPPIS, Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics. - Questo a conferma dell'impegno quotidiano del Polo nell'attuazione di un processo di miglioramento continuo in chiave green, confermandosi protagonista nel panorama ferroviario merci europeo”.

“Siamo lieti di poter rilasciare a Mercitalia Logistics e Mercitalia Intermodal questo importante riconoscimento. Il tema della Logistica Green è la chiave per un futuro aziendale sostenibile e profittevole” – ha concluso P. SANTARELLI, Business Manager della divisione Business Assurance di SGS (Da: *Comunicato Stampa Mercitalia Logistics*, 15 ottobre 2024)

Nazionale: autotrasporto, oltre 12mln nel bando per i progetti di aree di sosta sicure

È online il bando per l'ammissione al cofinanziamento di progetti volti alla realizzazione o all'adeguamento di aree di sosta e parcheggio per veicoli pesanti, nell'obiettivo di renderle più sicure e performanti. Il provvedimento è stato deliberato dal Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli autotrasportatori di merci per conto terzi.

Il bando, disponibile sul portale dell'Albo Nazionale e sui siti delle società *in house* RAM S.p.A. e SOGESID S.p.A., mette a disposizione 12.149.000,00 di euro, ripartiti su due linee di finanziamento: la 'Linea Med' e la 'Linea Core', distinte in base all'ubicazione geografica delle aree di sosta e parcheggio.

Ogni progetto ammesso potrà beneficiare di un cofinanziamento pari al 30% del costo totale dell'intervento proposto, con un massimo di 1.000.000 di euro per ogni singola realizzazione o adeguamento (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 9 ottobre 2024).

INDUSTRIA

OICE: forte frenata delle gare per servizi tecnici

L'aggiornamento dell'Osservatorio OICE/Informatel sul mercato dei servizi tecnici mostra, al 30 settembre 2024, un netto crollo del valore gare. A settembre il valore dei bandi, ottenuto sommando l'importo delle gare per servizi di ingegneria (59,8 mln) al

NOTIZIARI

valore della progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati (15,9 mln), raggiunge l'importo complessivo di 75,7 mln.

Il confronto con agosto evidenzia un calo del 73,0% in valore mentre rispetto all'analogo mese di (Fig. 9) settembre del 2023 si rileva un calo del 11,2%. Nei primi 9 mesi dell'anno, sommando il valore di 1.169,4 mln dei bandi di architettura e ingegneria al valore di 196,9 mln della progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati, si arriva ad un totale di 1.366,3 mln di servizi tecnici messi in gara, con un calo del 65,2% sui primi 9 mesi 2023. In termini di valore, questi primi 9 mesi segnano un calo anche rispetto al 2022 (-65,6%), e al 2021, sebbene in misura minore (-14,8%).

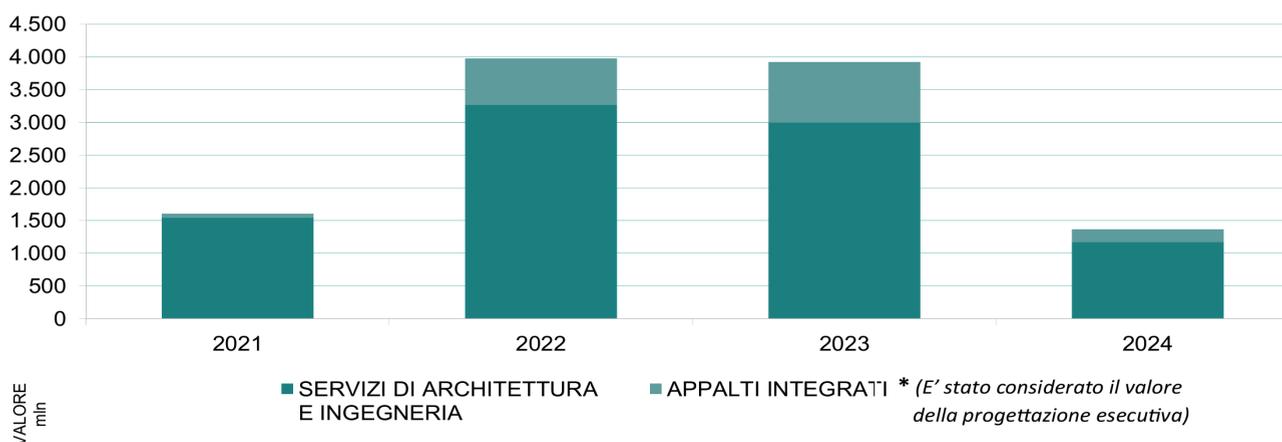
Le gare per servizi di ingegneria e architettura, rilevate a settembre, sono state 188, per un importo di 59,8 mln. Dal confronto con agosto, emerge un forte calo del 75,3% in valore, a fronte di un +25,3% nel numero. Rispetto al mese di settembre del 2023, si rileva invece un calo in valore (-14,9%) contro un forte recupero nel numero (+63,5%). Nel periodo gennaio-settembre 2024 il numero dei bandi è stato di 1.987,0, per 1.169,4 mln. Rispetto allo stesso periodo 2023, si registra un importante calo, sia in valore (-61,0%) che in numero (-26,9%).

Così commenta i dati dell'Osservatorio di settembre il Presidente dell'Associazione, G. LUPOI: "I numeri sono particolarmente preoccupanti perché inferiori anche ai dati del 2021 prima del PNRR. Purtroppo, questa ennesima frenata non deprime affatto o bene sulla chiusura dell'anno. Siamo preoccupati anche per l'assenza di trasparenza e mercato dal momento che ormai la maggiore parte degli incarichi sono affidati in via diretta senza confronto concorrenziale perché di importo inferiore a 140.000 euro. In questo quadro non positivo iniziano ad arrivare sempre più segnalazioni di bandi con problemi di clausole di gara eccessivamente restrittive e al limite della legalità. Ad esempio, si vieta la possibilità per le imprese di costruzioni di indicare il progettista negli appalti integrati, in palese violazione del codice appalti o si impongono requisiti che limitano senza motivo l'accesso alle gare in violazione degli stessi principi del codice, per non parlare delle stime degli importi a base di gara sempre più fantasiose. Non è un buon segnale per un futuro in cui si tornerà alle gare con le regole ordinarie e in presenza di una domanda pubblica che risulterà dimezzata rispetto agli ultimi due anni. Affiorano anche i primi problemi di liquidità deca dall'assurda eliminazione dell'anticipazione contrattuale per il nostro settore e da clausole folli sui termini

di pagamento, differita oltre misura. Per non parlare degli accordi quadro che spesso vengono attuati parzialmente. Chiediamo che a tutto questo sia data risposta con un correttivo al Codice appalti che rimetta al centro il progetto esecutivo e il progettista, tutelandone il ruolo e la dignità, così da rendere effettivo il principio di equilibrio contrattuale, ma anche con un bando-tipo che supporti le stazioni appaltanti evitando gli errori e le anomalie che vediamo ogni giorno."

Tornando ai dati sulle gare pubblicate a settembre 2024, si rileva un calo meno forte per le gare di sola progettazione: se ne contano infatti 108, con un valore di 24,4 mln. Rispetto al mese precedente, il valore cala del 29,9% a fronte di un incremento del 25,6% del numero, mentre il confronto con settembre 2023 mostra un calo nel valore del (-30,9%), ma un consistente incremento in numero (+116,0%).

Nei primi 9 mesi del 2024, i 753 bandi emessi hanno raggiunto un valore di 366,0 mln, con un significativo calo, rispetto allo stesso periodo 2023, del 67,6% in valore e del 50,4% in numero. Relativamente alle gare di sola progettazione con importo maggiore di 140.000 euro, è stato richiesto un ribasso solo sulle spese (e non sul compenso professionale) nel 37,1% dei bandi; nei restanti casi, la gara è gestita con richiesta di un ri-



(Fonte: OICE)

Figura 9 – Mercato italiano: tutti i servizi tecnici, in valore, gennaio-settembre.

basso unico sulla componente prezzo considerata nella sua interezza. Per quel che riguarda i requisiti di partecipazione, nel 47,9% dei casi si chiedono requisiti su 5 o 10 anni (come previsto nel disciplinare-tipo OICE disponibile sul sito dell'Associazione di Via Martini), invece che su 3 anni, come previsto dall'art. 100 del Codice Appalti.

I bandi per accordo quadro rilevati a settembre 2024 sono stati 6, pari al 3,2% del totale dei bandi per servizi di architettura e ingegneria pubblicati, per un valore di servizi di 8,7 mln, equivalente al 14,5% del valore totale. Rispetto ad agosto, si rileva un calo sia in valore (-95,3%) che in numero (-71,4%). Il confronto con settembre 2023 registra un -72,3% nel valore dei bandi rilevati e un -40,0% nel numero.

Nei primi 9 mesi del 2024, il numero dei bandi per accordo quadro rilevato è stato 141, per 433,2 mln, pari, rispettivamente, al 7,1% in numero e al 37,0% in valore sul totale dei bandi per servizi di architettura e ingegneria. Rispetto allo stesso periodo 2023, si registra un importante calo, sia in valore (-69,8%) che in numero (-63,3%). Nel mese di settembre 2024, le gare rilevate per appalto integrato sono state solo 70, con un importo della progettazione esecutiva compresa stimato in 15,9 mln. Rispetto al mese di agosto, è evidente un forte calo del valore dei servizi del 58,7% a fronte di un consistente incremento del numero delle gare del 29,6%. Il confronto con il mese di settembre 2023 vede invece una leggera ripresa del valore della progettazione esecutiva (+6,0%), ma un calo del numero delle gare pubblicate (-11,4%).

Nel periodo gennaio-settembre 2024, il valore della progettazione esecutiva contenuta negli appalti integrati è stato di 196,9 mln. Rispetto allo stesso periodo 2023, si rileva un importante calo in valore del 78,7%. Il numero dei bandi rilevati è stato di 584, in calo del 62,6% sui primi 9 mesi del 2023 (Da: *Comunicato Stampa OICE*, 9 ottobre 2024).

VARIE

Lombardia: Gi Group e Trenord insieme per formare e inserire tecnici di manutenzione ferroviaria a Milano e nella regione

Per rispondere alla richiesta di professionisti e di nuove competenze legate a queste trasformazioni, dalla collaborazione tra Gi Group, la prima agenzia italiana per il lavoro, Trenord, azienda ferroviaria che gestisce il servizio regionale, suburbano e aeroportuale in Lombardia, e Mobilita ITS Academy, nasce il percorso IFTS post-diploma per formare i futuri Tecnici Manutentori di Veicoli Ferroviari.

Il programma, sviluppato congiuntamente fin dalla fase di selezione delle candidature che ha preso il via a maggio, avrà inizio il 29 ottobre 2024 e si rivolge a candidati e candidate con un diploma di Istruzione Secondaria Superiore o con diploma professionale conseguito attraverso percorsi quadriennali di IeFP.

Le persone selezionate seguiranno un corso formativo gratuito specializzante che permetterà loro di apprendere le competenze più richieste dal settore, dalla conoscenza dei componenti di veicoli passeggeri e motrici e dei sistemi di trazione e controllo, alla capacità di eseguire ispezioni regolari fino alla diagnostica e alle riparazioni sui veicoli ferroviari e all'utilizzo di attrezzature specifiche. Il programma prevede 1.000 ore di formazione, di cui più della metà svolte direttamente in azienda. Concluso positivamente il percorso, i partecipanti conseguiranno una Certificazione di istruzione e formazione tecnica superiore riconosciuta in ambito lavorativo a livello nazionale ed europeo e saranno assunti presso Trenord.

“La formazione specializzante è uno strumento fondamentale per favorire l'occupabilità di candidati e candidate nel mercato del lavoro, soprattutto nei settori ad alta innovazione come quello ferroviario. La transizione energetica e la trasformazione dei modelli di mobilità soste-

nibile stanno infatti accelerando la richiesta di nuove figure e lo sviluppo di nuove competenze – afferma E. CORNETTA, Division Manager Naval, Railways, Aerospace & Defence di Gi Group – Il percorso IFTS che abbiamo sviluppato in collaborazione con Trenord e Mobilita ITS Academy rappresenta un'occasione unica per chi ha interesse ad acquisire le competenze tecniche e trasversali necessarie per diventare professionista nel comparto della manutenzione ferroviaria. La stretta collaborazione e il dialogo costante tra tutti gli attori coinvolti hanno reso possibile la costruzione di un percorso formativo innovativo, completo e di alta qualità, progettato per rispondere alle esigenze delle aziende, promuovere l'occupazione giovanile e contribuire attivamente a contrastare i fenomeni dei NEET e dell'abbandono scolastico.”

“Il settore della mobilità vive una continua evoluzione, di tecnologie e competenze, e per le aziende del settore è fondamentale tenere il passo di questa evoluzione, o addirittura anticiparla – commenta F. BUSIELLO, Responsabile Ricerca e Selezione di Trenord – Questa è la ragione per cui ci siamo avvalsi dell'expertise di due partner come Gi Group e Mobilita ITS Academy, per individuare e formare nuove professioniste e nuovi professionisti per le nostre squadre dell'area di manutenzione, il motore del nostro servizio. Come operatore ferroviario della regione più mobile del Paese, che mette ogni giorno sui binari 330 treni per garantire un'offerta di oltre 2200 corse giornaliere su cui viaggiano 750mila passeggeri, abbiamo il dovere e l'urgenza di formare continuamente i nostri team e ampliarli con l'ingresso di figure specializzate, per un'attività di manutenzione sempre più efficace e innovativa”.

“Mobilita ITS Academy è una delle prime fondazioni ITS in Italia e ha come mission la formazione di giovani nell'ambito della mobilità sostenibile. Siamo lieti di poter mettere a disposizione di questo progetto IFTS, realizzato in collaborazione con Gi Group e Trenord, le competenze formative maturate in 14 anni

di attività nell'ambito aeronautico, logistico, meccatronico, e anche ferroviario – conclude G. TOFFOLETTO, Direttore Generale di Mobilità ITS Academy – Crediamo sia possibile appassionare i giovani a professioni ad alto contenuto tecnologico e con grandi prospettive di crescita. Per questo, stiamo investendo risorse in particolare per il settore ferroviario - diventando il primo ITS in Italia dotato di simulatori di condotta treni di ultima generazione - che può così trarre grande valore dal sistema duale di formazione” (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 23 ottobre 2024).

Nazionale: ancora in crescita la domanda nel settore trasporti

Cresce, anche nel secondo trimestre dell'anno, la domanda di mobilità nel Paese nel comparto trasporti, con la sola eccezione dei traffici passeggeri su traghetti. È quanto emerge dal Report trimestrale sulle tendenze della mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del MIT, sulla base dei dati raccolti dall'Osservatorio sulla mobilità di passeggeri e merci.

Con riferimento alle abitudini di mobilità degli italiani, il rapporto rivela che nel secondo trimestre 2024 i traffici stradali di passeggeri e merci risultano superiori dell'1-4%, rispetto a quelli osservati nello stesso periodo dello scorso anno.

In riferimento al trasporto ferroviario, a fronte di un'offerta di servizi di Alta Velocità (AV) e Intercity rispettivamente pari al +4% e +1%, il traffico passeggeri risulta superiore rispettivamente del 2% e 6%, tendenza confermata anche per il trasporto regionale.

A fronte di un'offerta di voli aerei nazionali e internazionali incrementati del 10%, i traffici passeggeri e merci risultano aumentati del 12% e 19%, rispetto a quelli dello stesso periodo del 2023. Infine, cala il traffico passeggeri su traghetti, mentre aumenta del 23% quello per le crociere.

Il report analizza, inoltre, la distribuzione del traffico aereo di pas-

seggeri e merci suddivisa per area geografica, di origine/destinazione, su dati elaborati dall'ENAC e i dati del Trasporto Pubblico Locale (TPL) elaborati dall'Osservatorio nazionale (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 11 ottobre 2024).

Nazionale: ANSFISA, livelli di sicurezza in linea con gli ultimi 10 anni, comportamenti scorretti sui binari prima causa di incidenti

Inviata come ogni anno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'ERA (*European Railway Agency*) entro il 30 settembre, la Relazione Annuale sulla Sicurezza delle Ferrovie Interconnesse rappresenta un documento tecnico molto dettagliato con cui Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie in ANSFISA illustra le attività svolte nel settore della sicurezza ferroviaria e analizza cosa succede in termini incidentali su una rete di circa 18.000 km complessivi (con oltre 5.000 passaggi a livello e 20.000 tra viadotti, gallerie e altre opere d'arte), con 12 differenti gestori dell'infrastruttura, fra cui RFI, gestore della rete nazionale. Questo mentre, complessivamente, la circolazione dei treni coinvolge oltre 80 imprese ferroviarie merci e passeggeri, circa 10.000 treni al giorno, quasi 4 milioni di treni all'anno.

Nel 2023 sono 113 gli incidenti significativi, ovvero quelli in cui si verificano decessi o feriti o danni ingenti al materiale o interruzioni prolungate del servizio. Il dato risulta di poco superiore al valore medio degli ultimi 10 anni, e conferma la necessità di ridurre i comportamenti scorretti sui binari, perché a questi, per la maggior parte, sono imputabili le criticità che si registrano.

Il quadro complessivo, in termini di rapporto con gli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Targets – CST legati a decessi e feriti gravi) stabiliti a livello comunitario, attesta ancora una volta, da parte dell'Italia, il rispetto dei valori di riferimento per tutte le categorie di rischio stabilite a livello europeo.

Gli incidenti significativi hanno riguardato, in gran parte, le indebitte presenze di pedoni sui binari (87 incidenti, pari a circa il 77%) che superano di gran lunga tutte le altre casistiche. Seguono poi, a distanza, l'errata esecuzione di procedure in esercizio e manovra (11, pari a circa il 10%), i contesti manutentivi compresi i cantieri (8, pari a circa il 7%). Altre cause più residuali sono legate alle indebitte presenze di veicoli stradali (3, pari a circa il 2%), alle indebitte salite/disceste (1, pari a circa l'1%), al dissesto idrogeologico (1, pari al 1% circa) e ad altro (2, pari circa il 2%).

Gli incidenti significativi più spiccatamente di carattere ferroviario (6 collisioni e 2 deragliamenti di treni) non hanno causato alcun decesso.

Se il principale interesse suscitato dalla Relazione consiste nella quantificazione degli incidenti che avvengono sui binari italiani, la sua corposità mira anche a dar conto dei tanti compiti che l'Agenzia porta avanti per contribuire, in maniera preventiva, alla sicurezza e a monitorare lo stato di salute generale del sistema ferroviario. Si dà conto infatti delle attività normative, svolte a livello nazionale e, soprattutto, europeo; delle attività autorizzative (dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto intese come organizzazioni, e dei singoli sottosistemi ferroviari: infrastruttura, materiale rotabile ecc.); delle attività di supervisione, come ispezioni e audit sui sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie; delle analisi degli incidenti ferroviari.

Sono individuate anche le aree di miglioramento su cui sollecitare investimenti e, in taluni casi azioni correttive, al fine non solo di mantenere i livelli di sicurezza esistenti ma anche, quando praticabile, di promuovere un costante miglioramento delle attività di prevenzione e controllo.

Tra gli allegati di dettaglio c'è anche quello dedicato ai progressi dell'interoperabilità in cui sono registrati, secondo un format europeo,

i numeri relativi ai nuovi tratti di infrastruttura autorizzati, ai veicoli autorizzati alla messa in servizio, ai macchinisti che hanno ottenuto una licenza. Tali numeri contribuiscono, per ciascuno Stato membro, al progresso dell'interoperabilità e alla costruzione di uno spazio unico europeo.

Parallelamente viene compilata anche la relazione annuale sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate il cui risultato principale consiste nel misurare l'evoluzione dall'approccio

tradizionalmente prescrittivo a un approccio proattivo e prestazionale basato sulla valutazione dei rischi correlato all'adeguamento tecnologico.

In particolare, nelle more del complessivo adeguamento al nuovo contesto normativo di riferimento che prevede, tra l'altro, l'adozione di un proprio Sistema di Gestione della Sicurezza e l'applicazione, ove appropriato, di standard tecnico-normativi già applicati sulla rete nazionale interconnessa, l'Agenzia ritiene di carattere prioritario che gli operatori

ferroviari garantiscano che i sistemi tecnologici e le modalità operative e gestionali a tutela della sicurezza della circolazione delle proprie reti siano sempre più orientati a garantire la verifica delle condizioni di sicurezza necessarie (anche in corrispondenza dei PL) e la protezione automatica della marcia dei treni; anche attraverso interventi programmati di adeguamento e ammodernamento, e all'adozione di misure di mitigazione dei rischi (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 29 ottobre 2024).