

## Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Lombardia: da novembre il nuovo treno Donizetti in servizio sulla linea Lecco-Bergamo

Il nuovo treno Donizetti di Trenord (Fig. 1) è entrato in servizio per la prima volta sulla linea Lecco-Bergamo, su cui effettuerà tutti i giorni 14 corse, pari al 50% del servizio complessivo. Con l'immissione in servizio del nuovo convoglio si compie un passo significativo per il miglioramento del servizio offerto ai passeggeri della linea Lecco-Bergamo.

Il convoglio è compreso fra i 15 treni – 10 Donizetti a media capacità e 5 Caravaggio ad alta capacità – acquistati attraverso una cessione di contratto da parte di Trenitalia in favore del Gruppo FNM e Ferrovienord, per Regione Lombardia.

Con una composizione di quattro carrozze, con 305 posti a sedere, Donizetti offre un ambiente di viaggio confortevole – grazie a sistemi di climatizzazione autoregolati e di illuminazione LED, prese elettriche e USB utili per la ricarica dei dispositivi mobili – e accessibile. Il convoglio è dotato di soluzioni audio/video per l'informazione a bordo e di telecamere per la videosorveglianza. Le carrozze ospitano aree polifunzionali per il deposito di passeggini e biciclette, con possibilità di ricarica per le bici elettriche. Prodotti con materiali riciclabili con un indice di riutilizzo pari al 95%, i treni Donizetti riducono del 30% dei consumi di energia rispetto alla flotta attuale. Il convoglio ha un costo di 6,9 milioni di euro.

- Le corse effettuate dal nuovo treno Donizetti

Il treno effettua tutti i giorni le seguenti corse sulla linea Lecco-Bergamo.

- 5031 (Lecco 6.30-Bergamo 7.15) da lunedì a sabato e 5033 (Lecco 7.01-Bergamo 7.48) la domenica
- 5034 (Bergamo 8.08-Lecco 8.48)
- 5037 (Lecco 9.12-Bergamo 9.52)
- 5038 (Bergamo 10.08-Lecco 10.48)
- 5041 (Lecco 11.12-Bergamo 11.52)
- 5042 (Bergamo 12.08-Lecco 12.48)
- 5045 (Lecco 13.12-Bergamo 13.52)

- 5046 (Bergamo 14.08-Lecco 14.48)
- 5049 (Lecco 15.12-Bergamo 15.52)
- 5050 (Bergamo 16.08-Lecco 16.48)
- 5053 (Lecco 17.12-Bergamo 17.52)
- 5054 (Bergamo 18.08-Lecco 18.48)
- 5057 (Lecco 19.12-Bergamo 19.52)
- 5058 (Bergamo 20.08-Lecco 20.48)

- I 176 nuovi treni per Trenord

Complessivamente, sono 176 i nuovi treni acquistati per Trenord da FNM e Ferrovienord grazie al finanziamento di 1,6 miliardi sostenuto da Regione Lombardia. I nuovi convogli che stanno entrando progressivamente in servizio sui binari lombardi – 105 Caravaggio di Hitachi, 41 Donizetti monopiano a media capacità realizzati da Alstom per percorrenze veloci, 30 Colleoni di Stadler con motori diesel-elettrici per linee non elettrificate – consentiranno progressivamente di cambiare volto alla flotta del servizio offerto ogni giorno ai viaggiatori (*Comunicato Stampa TreNord*, 2 novembre 2020).



(Fonte: Trenord)

Figura 1 – Il treno “Doninzetti” di Trenord, al suo primo viaggio inaugurale.



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 2 – Esterno della cabina di guida del Rock.

### Toscana: consegnato il quarto treno Rock

Arrivato il quarto treno Rock per il rinnovo della flotta in Toscana (Fig. 2).

Il nuovo treno andrà ad integrare il servizio già presente sulle linee Firenze-Arezzo e Firenze-Pisa-Livorno e da dicembre sarà operativo sulla dorsale Tirrenica tra Pisa-Viareggio-Massa-Carrara.

Il convoglio fa parte della fornitura di 100 nuovi treni previsti nel Contratto di Servizio 2020-2034, sottoscritto a novembre 2019 da Regione Toscana e Trenitalia. Un contratto quindicennale che prevede investimenti per quasi 1,4 miliardi di euro, di cui circa 913 milioni destinati al rinnovo della flotta che passerà da un'età media di 16 anni a 7,6 nel 2024.

Nel biennio 2020 e 2021 saranno 15 i treni Rock a disposizione della Toscana. Prodotti made in Italy, costruiti nello stabilimento di Pistoia da Hitachi Rail Italy.

- Più comfort per le persone (Fig. 3)

Un treno a doppio piano ed alta capacità che rivoluziona l'esperienza di viaggio progettata intorno alle persone: 160 km/h di velocità massima con oltre 600 posti a sedere, maggior spazio per i viaggiatori nelle sedute, finestrini più grandi per ammirare le

bellezze del belpaese, portale intranet, area passeggeri, illuminazione a led, nuovo sistema di climatizzazione, prese usb e di corrente a 220V per ricaricare tablet e smartphone.

- Video sorveglianza e informazioni  
50 videocamere a circuito chiuso per un viaggio in sicurezza ed informazioni ai passeggeri su monitor di dimensioni doppie rispetto al passato.
- Sostenibilità ambientale

Un treno ecosostenibile riciclabile fino al 97% con una riduzione del 30% dei consumi energetici rispetto ai treni precedenti, così come l'utilizzo di materie prime provenienti dal

riciclo, caratterizzano l'impronta ecologica del treno Rock.

- Persone a ridotta mobilità (Fig. 4)

Presenti 4 postazioni per i diversamente abili collocate nelle immediate vicinanze delle porte di accesso e dei servizi igienici, così da ridurre al minimo gli spostamenti all'interno del treno.

I mezzi sono costruiti in modo da facilitare salita e discesa delle persone a ridotta mobilità.

- Trasporto biciclette (Fig. 5)

Nove posti bici con prese elettriche incluse per ricaricare i modelli di nuova generazione e bagagliere (Comunicato Stampa Gruppo FSI, 29 ottobre 2020)

### TRASPORTI URBANI

#### Emilia Romagna: Marconi Express in servizio per l'aeroporto di Bologna

Con la prima corsa delle ore 5.40 ha aperto al pubblico il Marconi Express (Fig. 6), il collegamento veloce tra la stazione FS di Bologna e l'aeroporto Marconi, gestito dalla società Marconi Express Spa.

A guida completamente automatica, con oltre un terzo del fabbisogno



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 3 – L'accesso dei passeggeri sul Rock è facilitato da ampie porte a scorrimento.

gno energetico fornito da pannelli fotovoltaici, il *people mover* di Bologna è la prima monorotaia in Italia a connettere la rete dell'Alta velocità ferroviaria con uno dei primi 10 aeroporti nazionali per traffico di passeggeri. Il servizio è operativo sette giorni su sette, 365 giorni all'anno, dalle ore 5.40 alle 24. "Finalmente ci siamo – dice la presidente di Marconi Express Spa, Rita FINZI – Con il Marconi Express Bologna guadagna un nuovo importante tassello che aumenta l'attrattività del territorio e che sarà strategico per il rilancio dell'economia e del turismo. Ci confortano le notizie a proposito dello sviluppo di vaccini per arginare il coronavirus, pertanto è fondamentale farsi trovare pronti per quando risalirà il numero dei viaggiatori in transito per l'aeroporto Marconi". In questa fase di emergenza sanitaria, l'utenza del Marconi Express sarà costituita dai passeggeri dei voli dell'aeroporto Marconi che viaggiano per comprovate esigenze di lavoro, salute, studio o necessità, dai lavoratori dell'area aeroportuale (reparti operativi, forze dell'ordine, servizi, personale di terra e di bordo delle compagnie aeree) e da residenti e lavoratori del quartiere Lazzaretto. "Contiamo su una ripresa del traffico aereo già a cominciare dal prossimo anno – continua FINZI – : secondo i nostri consulenti, entro il 2024 potremo tornare al numero di passeggeri che hanno viaggiato in Europa nel 2019". A causa della riduzione del traffico aereo, il Marconi



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 4 – Capacità di trasporto delle persone con disabilità sul Rock.

Express viaggerà inizialmente con una sola navetta, con una corsa ogni 15 minuti. Secondo le disposizioni dell'ultimo Dpcm, la capienza è limitata al 50% dei posti disponibili: come indicato sulle porte, sono quindi ammessi non più di 12 passeggeri per ciascuno dei due scomparti della vettura, che sono dotati di adeguati impianti di condizionamento e rinnovo dell'aria. È necessario indossare sempre la mascherina e igienizzare le mani con il gel idroalcolico messo a disposizione degli utenti. Durante l'attesa nelle stazioni, i passeggeri devono posizionarsi sui bolli blu disegnati sul pavimento per assicurare il distanziamento interpersonale. Segnaletica a terra indica anche i percorsi di ingresso e di uscita, studiati per massimizzare la separa-

zione dei flussi. Veicoli, stazioni e tornelli saranno sanificati ogni giorno. Nei primi mesi di servizio sarà inoltre presente personale addetto all'assistenza per aiutare i passeggeri nelle procedure di ingresso e di uscita, garantendo il rispetto delle misure di sicurezza (*Comunicato Stampa Marconi Express*, 18 novembre 2020).

### Lazio: Atac, Metro A, manutenzione straordinaria in sette stazioni

Previsti pochi giorni di chiusura per la sostituzione di quadri elettrici con più di quarant'anni. Inizia il 19 novembre alla stazione Flaminio, che rimarrà chiusa fino al 22 novembre incluso, il piano di manutenzione straordinaria che condurrà, entro il prossimo mese di febbraio 2021, alla sostituzione degli apparati elettrici nelle ultime sette stazioni della metro A rimaste senza adeguamenti. Si tratta infatti di impianti che risalgono a oltre quarant'anni fa e dei quali non può più essere evitato il disagio della loro immediata sostituzione che, oltre all'adeguamento alle normative vigenti, consentirà una maggiore affidabilità dell'infrastruttura.

Atac ha già provveduto ad aggiornare gli impianti elettrici delle altre stazioni di metro A e metro B. Per la stazione Flaminio e le altre sei incluse nel piano si è resa necessaria la chiusura, perché occorre sostituire



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 5 – L'ampio spazio adibito alla collocazione delle biciclette sul Rock.



(Fonte: Marconi Express)

Figura 6 – Il modulo APM del Marconi Express.

integralmente i quadri elettrici generali, mai cambiati da quando le stazioni sono entrate in esercizio. Attività che comporta l'interruzione di tutti i servizi, compresi gli impianti di traslazione e di illuminazione.

Alla chiusura della stazione Flaminio seguirà quella della stazione Ottaviano, dal 25 al 28 novembre. Quindi toccherà alla stazione Vittorio Emanuele, chiusa da 3 al 6 dicembre; poi la stazione Lepanto, dal 2 al 5 gennaio; Spagna dal 20 al 24 gennaio 2021; Barberini dal 25 al 31 gennaio e infine alla stazione Repubblica, dal 18 al 21 febbraio. Tutte le informazioni per i viaggiatori saranno disponibili sul sito [atac.roma.it](http://atac.roma.it), e sui canali di infomobilità Twitter ([twitter.com/InfoAtac](https://twitter.com/InfoAtac)), Whatsapp (3351990679) e Telegram ([t.me/infoatac](https://t.me/infoatac)) (Comunicato Stampa ATAC, 13 novembre 2020).

### **Lombardia: a Milano vaccinazioni antinfluenzali pediatriche in stazione "Gerusalemme"**

Grazie a Metro5, con la collaborazione di ATM, da lunedì la Linea Lilla ospita un nuovo spazio dedicato alla prevenzione dei più piccoli gestito da Fondazione Buzzi. Aperto da lunedì 16 novembre, all'interno della fermata di Gerusalemme M5 (Fig. 7),

l'ambulatorio è indirizzato alle vaccinazioni antinfluenzali per bambini e gestito da Fondazione per l'Ospedale dei Bambini Buzzi Onlus.

Gli spazi sono stati concessi in comodato d'uso gratuito da Metro5 (Alstom Ferroviaria S.p.A., Astaldi S.p.A., ATM S.p.A., Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Hitachi Rail S.p.A. E Hitachi Rail STS S.p.A.). La gestione di tutte le attività è affidata alla Fondazione Buzzi.

I locali che ospiteranno questo nuovo luogo sono situati all'interno del mezzanino della fermata di Gerusalemme M5. L'area per accedere all'ambulatorio sarà delimitata e l'accesso sarà consentito solo ad un massimo di 2 bambini con accompagnatore ogni 10 minuti nel rispetto delle norme di distanziamento sociale. Un'apposita segnaletica a terra verrà allestita all'interno e nelle adiacenze dell'ambulatorio per garantire il distanziamento durante l'attesa e per separare i flussi in entrata e in uscita dei passeggeri della metropolitana. Pannelli informativi sull'iniziativa e dispenser di gel igienizzante verranno inoltre installati in prossimità dello spazio ambulatoriale, gestito e regolato dal personale medico sanitario dedicato.

Una partnership unica nel suo genere grazie all'alleanza tra Fondazio-

ne per l'Ospedale dei Bambini Buzzi Onlus e Metro 5, con la collaborazione di Atm, la disponibilità dell'ASST Fatebenefratelli Sacco e l'Ospedale V. Buzzi di Milano, che consentirà, in questo periodo di pandemia alle famiglie di recarsi in sicurezza presso il presidio medico sanitario dedicato ai bambini.

Con il sostegno di Acone Associati, BuildIng, Coo'ee, IGP Decaux e Printable Media è stato allestito un ambulatorio accogliente e colorato, con decorazioni ispirate alla campagna spaziale di Fondazione Buzzi #AssenzadiGravità, al quale i bambini arriveranno seguendo una rotta spaziale che renderà il percorso verso l'ambulatorio divertente ed intuitivo.

"In questo periodo di emergenza legato alla pandemia di COVID 19, che coinvolge trasversalmente molti settori economici, Metro 5 vuole essere vicina alla città di Milano mettendo a disposizione uno spazio commerciale nella fermata di Gerusalemme, ora adibito ad ambulatorio per le vaccinazioni antinfluenzali per bambini - ha dichiarato S. LO PIANO, Amministratore Delegato di Metro 5 -. Questa iniziativa, è l'esempio di un approccio integrato tra diverse realtà del territorio che fa sistema, si utilizzano spazi commerciali per supportare gli ospedali che sono in sofferenza, rivisitando i nostri modelli di business. Questo è il momento per le aziende di lavorare in una prospettiva più ampia rispetto a quella della massimizzazione dei ricavi e di cogliere nuove opportunità per produrre valore, mettendo le persone al centro. La sostenibilità - ambientale, sociale ed economica - è uno dei principi alla base del Piano industriale 2019-2023 di FS Italiane, cardine strategico che guida le attività di tutte le società del Gruppo".

- Nota per il lettore: tutte le informazioni sul nuovo ambulatorio

Fermata "Gerusalemme" Metropolitana M5 Lilla, atrio piano 1, ingresso da Piazzale Gerusalemme

da lunedì 16 novembre a venerdì 18 dicembre, lunedì - venerdì: dalle ore 14.30 alle ore 17.30 con prenota-



(Fonte: Gruppo Metro5)

Figura 7 – Veduta virtuale della posizione dell’ambulatorio per le vaccinazioni pediatriche nella Stazione M5 “Gerusalemme”.



(Fonte: SMET)

Figura 8 – Lo sbarco di un trasporto SMET da una nave Grimaldi.

zione obbligatoria. La profilassi antinfluenzale è rivolta solo ai bambini in età fra i 2 e i 6 anni ed è gratuita, solo su prenotazione, a partire dal 10 novembre:

- telefonicamente al numero gratuito 800638638 (tutti i giorni dalle 8:00 alle ore 20:00);
- online sul sito <https://www.prenotasalute.regione.lombardia.it/prenotaonline/> selezionando prenota vaccino antinfluenzale, compilando i campi obbligatori e selezionando sede di Milano M5 Gerusalemme (Comunicato Stampa Gruppo Metro5, 12 novembre 2020).

## TRASPORTI INTERMODALI

### Nazionale: Smet, con le nuove GG5G di Grimaldi trasporto intermodale sostenibile

Si aperta la nuova era del trasporto intermodale sostenibile nel Mar Mediterraneo. Il Gruppo Smet, grazie alle nuove navi della classe GG5G del Gruppo Grimaldi (Fig. 8), rende ancora più ecologici i suoi servizi di trasporto merci.

- Il nuovo trasporto intermodale del Gruppo Smet

Dopo l'accoglienza tributata dall'amministratore delegato del

Gruppo Smet, Domenico DE ROSA, alla nuova Eco Valencia, giunta dalla Cina al porto di Livorno, è immediatamente iniziato il nuovo servizio di trasporto intermodale sostenibile di Smet.

Il trasporto intermodale, in questi anni, è diventato una realtà anche grazie all'impegno di chi, come il Gruppo Smet, ha lavorato per integrare sempre più i propri servizi di trasporto merci su gomma, con il trasporto ferroviario, marittimo ed aereo. Questo è vero, in particolare modo, con partner strategici come nel caso del Gruppo Grimaldi, con cui Smet ha costruito un solido rapporto di collaborazione. Per questo, già nel corso della presentazione in anteprima delle nuove navi ro/ro, l'amministratore delegato del Gruppo Smet, Domenico De Rosa, annunciò l'imminente lancio di nuovi servizi di trasporto intermodale sostenibile.

Grazie alle nuove navi della classe GG5G di Grimaldi Group, partner strategico del Gruppo Smet, l'azienda potrà offrire servizi ancora più sostenibili ai suoi clienti premium. Ognuna delle imbarcazioni, infatti, è in grado di trasportare fino a 500 trailers dell'azienda, spingendo ancora una volta nella direzione della conversione modale dei traffici, a favore di una politica dei trasporti sempre più sostenibile.

- Le nuove navi GG5G del Gruppo Grimaldi

Le GG5G sono le nuove navi per il trasporto di merci rotabili, della classe Grimaldi Green 5th Generation, di cui si è dotato il Gruppo Grimaldi. Un progetto che permette all'armatore napoletano di dotarsi di sei navi della categoria ro/ro. Le nove unità hanno ognuna una lunghezza di 238 metri e una larghezza di 34 metri. Il tonnellaggio lordo di ciascuna imbarcazione sarà di 64.000 tonnellate. In totale, grazie ai 7.800 metri lineari di merci rotabili, le nuove unità sono in grado di trasportare fino a 500 trailers. Grande attenzione, poi, è stata dedicata all'aspetto ambientale, con sistemi di navigazione ad energia elettrica (Comunicazione Ufficio Stampa SMET, 17 novembre 2020).

## INDUSTRIA

### Nazionale: quelle 5mila imprese accanto a Webuild per la mobilità sostenibile in Italia

Cinquemila imprese. Cinquemila realtà produttive che dal Brennero alla Sicilia danno il loro contributo alla crescita del paese. Sono loro la filiera di alcune delle più grandi infrastrutture complesse che il Gruppo Webuild sta costruendo oggi in Italia.

Cinque progetti di cui il Gruppo è capofila: da Bicocca-Catenanuova - una tratta della futura Palermo-Catania - al Terzo Valico dei Giovi - la linea che potenzierà il collegamento tra il sistema portuale ligure e le principali linee ferroviarie del Nord Italia e del Nord Europa; dalla Galleria del Brennero - elemento centrale del collegamento veloce tra Verona e Monaco di Baviera - alla Metro M4 di Milano e alla Napoli-Cancello, una sezione della Napoli-Bari. Infrastrutture in costruzione che danno lavoro per l'esattezza a 4.921 imprese, di cui 2.185 fornitori e 2.736 subfornitori per un valore complessivo di contratti pari a 4,4 miliardi di euro. Un numero, questo, che racconta alla perfezione l'impatto collaterale di una grande opera, quello che va oltre la sua funzionalità e il suo utilizzo per i cittadini, e si lega al benessere economico dei territori, allo sviluppo dell'economia nazionale e naturalmente al sostegno della forza lavoro.

Le 5mila aziende attive nei più importanti cantieri italiani di Webuild sono rappresentate al 98% da imprese italiane (4.847 sul totale) e - grazie alle loro competenze - offrono l'immagine di un paese all'avanguardia dove investimenti, sicurezza, sostenibilità sono gli asset intorno ai quali costruire il futuro.

Una sostenibilità che, da Palermo al Brennero, viene declinata attraverso la mobilità sostenibile. Quattro di queste grandi opere (la linea Bicocca-Catenanuova, il Terzo Valico dei Giovi, la Galleria di Base del Brennero e la Napoli-Cancello) riguardano l'alta velocità ferroviaria e rientrano nelle reti TEN-T, i collegamenti continentali sostenuti dall'Unione europea; la quinta, la M4 di Milano, è invece la nuova linea metropolitana che collegherà l'aeroporto di Linate al centro del capoluogo lombardo in soli 15 minuti.

Tutte infrastrutture che partono da un comun denominatore, il Gruppo Webuild, e alle spalle hanno la forza della filiera italiana, migliaia di imprese dalle competenze e dalle tecnologie uniche al mondo.

E così da Nord a Sud partecipano alla filiera di Webuild tanto grandi

aziende come la Fagioli, specializzata nella movimentazione di maxi-manufatti (una tecnica che permette ad esempio di costruire le campate dei ponti in terra e di vararle in quota riducendo al massimo il rischio per la sicurezza dei lavoratori), quanto società più piccole come la Drafinsub, incaricata delle bonifiche dagli ordigni bellici prima dell'inizio dei lavori. E ancora la Fratelli Gentile sulla Napoli-Bari che ha brevettato sistemi innovativi per la raccolta e la gestione dei rifiuti abbandonati lungo il tracciato dell'opera, e la Clivio srl che, nella costruzione del tunnel che correrà sotto il fiume Isarco e sarà parte della Galleria di Base del Brennero, ha messo a disposizione due brevetti necessari per le attività di consolidamento del terreno che anticipano la perforazione delle talpe.

Dal Trentino-Alto Adige alla Sicilia le attività delle imprese fornitrici spaziano su cantieri lontani tra loro, dove clima, caratteristiche geologiche dei territori, ambiente, ma anche condizioni economiche sono molto diversi. Sulla nuova linea Bicocca-Catenanuova, quella che porterà l'alta velocità in Sicilia tra Palermo e Catania, lavorano oggi insieme al Gruppo Webuild 193 imprese tra fornitori e subfornitori che hanno contratti per un totale di 104 milioni di euro.

Sul Terzo Valico dei Giovi (l'alta velocità che collegherà Milano con Genova in circa un'ora) sono invece al lavoro 2.314 imprese per un totale di contratti pari a 3,1 miliardi di euro, e con un baricentro focalizzato sul Nord, dove si concentrano 1.741 fornitori. Un'opera di grande impatto per tre grandi regioni italiane (Liguria, Piemonte, Lombardia) che - sotto l'organizzazione del Consorzio Cociv guidato da Webuild - arriverà a unire tra loro Genova e Rotterdam.

Sono questi i numeri che raccontano cosa c'è oltre i cantieri. Le storie, le esperienze, il lavoro, le competenze di migliaia di aziende che hanno contribuito ad aggiungere eccellenza e innovazione all'immagine del made in Italy nel mondo. Tutte espe-

rienze che oggi - attraverso il coordinamento di Webuild - vengono messe al servizio di una nuova stagione delle infrastrutture italiane e di un settore pronto a ripartire e a creare nuova occupazione grazie anche al Progetto Italia, il piano di consolidamento che prevede l'incorporazione di Astaldi e di altre aziende italiane per dar vita a un colosso capace di rilanciare le grandi opere dentro i confini nazionali e di imporre la propria leadership sui mercati esteri.

- Nota per il lettore: Gruppo Webuild

Webuild, il nuovo Gruppo che nasce nel 2020 da Salini Impregilo, è uno dei maggiori global player nella realizzazione di grandi infrastrutture complesse per la mobilità sostenibile, l'energia idroelettrica, l'acqua, i *green buildings* (*sustainable mobility, clean hydro energy, clean water, green buildings*), supportando i clienti nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile - SDG. Il Gruppo è l'espressione di 114 anni di esperienza ingegneristica applicata in 50 paesi in cinque continenti, con 70.000 dipendenti tra diretti e indiretti, di oltre 100 nazionalità. Riconosciuto per 5 anni da Engineering News - Record (ENR) come prima società al mondo per la realizzazione di infrastrutture nel settore acqua (dighe, progetti idraulici e di smaltimento acque reflue, impianti di potabilizzazione e dissalazione), dal 2018 è incluso nella top ten del settore ambiente ed è anche leader nel settore della mobilità sostenibile (in particolare metropolitane e ferrovie, oltre a strade e ponti). Firmatario del Global Compact delle Nazioni Unite, il Gruppo esprime le sue competenze in progetti come le metropolitane di Milano M4, Grand Paris Express, Cityringen di Copenhagen, Sydney Metro Northwest in Australia, Red Line North Underground a Doha, Linea 3 Metro a Riyadh; le linee ferroviarie ad alta velocità in Italia; il nuovo Ponte di Genova in Italia e il nuovo Gerald Desmond Bridge a Long Beach, California; l'espansione del Canale di Panama; l'impianto idroelettrico Snowy 2.0 in Australia;

la diga di Rogun in Tajikistan; l'Anacostia River Tunnel e il Northeast Boundary Tunnel a Washington D.C.; lo stadio Al Bayt, che ospiterà la coppa del mondo del 2022 in Qatar. Alla fine del 2019 ha registrato un valore complessivo di nuovi ordini di €8,1 miliardi, un portafoglio ordini totale di €36,2 miliardi, con oltre l'85% del backlog costruzioni relativo a progetti legati all'avanzamento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) delle Nazioni Unite, e il 60% relativo a progetti focalizzati alla riduzione di emissioni di gas serra. Webuild, soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Salini Costruttori S.p.A., ha sede in Italia ed è quotata presso la Borsa di Milano (Borsa Italiana: WBD; Reuters: WBD.MI; Bloomberg: WBD:IM) (*Nota Stampa Webuild*, 9 novembre 2020).

**Nazionale: OICE, anticipazioni dei dati di ottobre 2020**

Il mercato della progettazione riprende a correre a ottobre: +73,9% in numero e +280,6% in valore su settembre. I primi 10 mesi del 2020 hanno già superato il valore totale del 2019. Fino a 75.000 si sceglie comunque la manifestazione di interesse prima di affidare. Appalti integrati più che raddoppiati nei primi 10 mesi del 2020. Il mercato della progettazione, dopo la pausa nei mesi estivi,

ad ottobre segna un rimbalzo: le gare di progettazione sono 287 per 100,6 milioni di euro e crescono del 73,9% in numero e del 280,6% in valore su settembre; rispetto ad ottobre 2019 crescono del 4,7% in numero e del 246,4% in valore. Da segnalare nel mese la pubblicazione di un bando di RFI spa direzione acquisti (AN) diviso in 15 lotti per un valore di progettazione stimato superiore ai 40 milioni di euro, circa il 40% del totale messo in gara nel mese. Poco rilevante ad ottobre il contributo dato dagli accordi quadro alle gare di progettazione: 9 bandi per 3,6 milioni di euro.

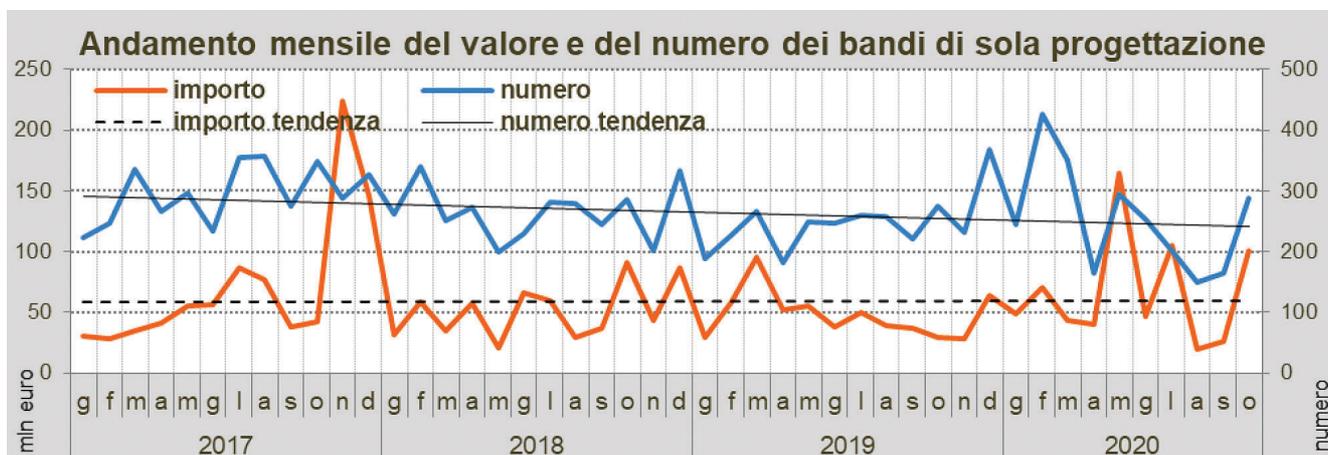
Per il presidente OICE, G. SCICOLONE, "i dati di ottobre ci confortano perché i timori di un blocco del mercato sembrano essere ridimensionati; abbiamo quindi vissuto due mesi di rallentamento dovuti alla pausa estiva e all'incertezza determinata dal decreto semplificazioni. Anche per gli affidamenti diretti fino a 75.000 euro i primi riscontri ci dicono che le amministrazioni continuano comunque a sondare il mercato con manifestazioni di interesse invece che affidare direttamente, dal momento che non esiste un obbligo di procedere con l'affidamento diretto, come chiarito anche dall'ANAC. Adesso è importante però che siano rispettati i tempi di aggiudicazione previsti dal decreto 76. In prospettiva siamo però molto preoccupati che gli effetti delle

nuove misure di contenimento della pandemia rallentino l'operato delle stazioni appaltanti; su questo siamo d'accordo con l'Ance che chiede di introdurre il silenzio assenso in presenza di Smart working perché non possiamo permetterci di bloccare cantieri pubblici e soprattutto privati, oggetto di interventi di efficientamento energetico e messa in sicurezza con il superbonus 110%".

Con il risultato di ottobre, sempre per i servizi di sola progettazione, si rafforza la crescita del 2020 sul 2019: in totale nei dieci mesi il numero dei bandi è stato di 2.537 per un valore di 663,3 milioni di euro: +7,0% in numero e +37,8% in valore sugli stessi mesi del 2019. I bandi per accordi quadro, sono stati 132, pari al 5,18% del totale, per 237,7 milioni di euro, il 31,9% (Fig. 9).

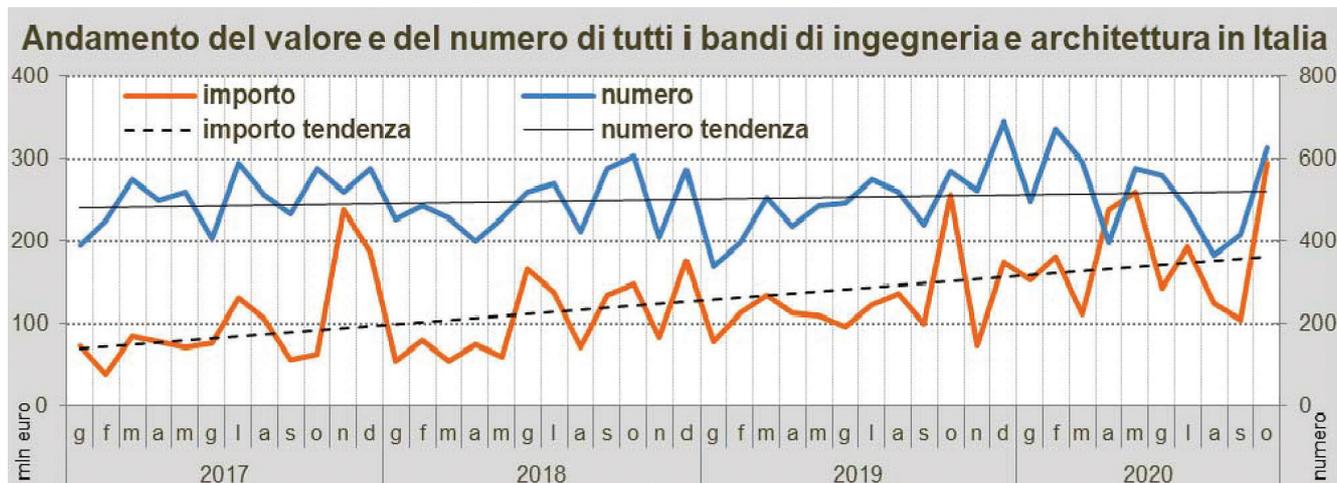
Il mercato di tutti i servizi di ingegneria e architettura in ottobre mostra un andamento più accentuato rispetto alla sola progettazione, infatti le gare pubblicate sono state 625 per un valore di 294,5 milioni di euro, +50,2% in numero e +183,9% in valore sul precedente mese di settembre. Rispetto ad ottobre 2019 il numero cresce del 10,2% e il valore del 15,2%.

Nei dieci mesi del 2020 i bandi pubblicati sono stati 5.171 per un valore di 1.799.9 milioni di euro, +9,4% in numero e +43.5% in valore



(Fonte: OICE)

Figura 9 – Il grafico mostra la linea di tendenza del numero in discesa mentre quella del valore in piano.



(Fonte: OICE)

Figura 10 – Il grafico mette in evidenza la forte crescita della linea di tendenza del valore.

rispetto ai primi dieci mesi del 2019 (Fig. 10).

Anche in ottobre continua la crescita dei bandi per appalti integrati (appalti di lavori con contenuti di progettazione), nel mese sono stati 61, con valore complessivo dei lavori di 3.123,5 milioni di euro e con un importo dei servizi stimato in 49,8 milioni di euro. Rispetto al mese di settembre il numero è cresciuto del 27,1% e il valore del 483,0%. Dei 61 bandi pubblicati nel mese 48 hanno riguardato i settori ordinari, per 13,6 milioni di euro di servizi, e 13 i settori speciali, per 36,2 milioni di euro di servizi.

Nei dieci mesi sono stati pubblicati 376 bandi per 6.994,4 milioni di euro di lavori, con una crescita (Fig.11) del 168,6% nel numero e del 270,1% nel valore rispetto agli stessi mesi del 2019 (Comunicato Stampa OICE, 5 novembre 2020)

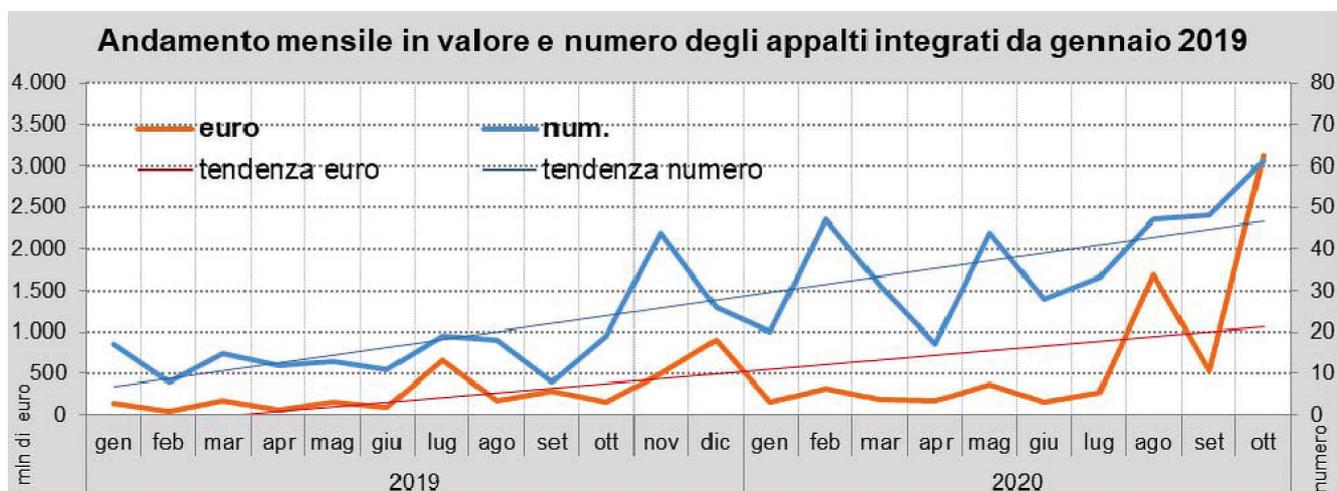
**Nazionale: ISFORT, 17° Rapporto Audimob sulla Mobilità degli Italiani'**

- Covid, italiani sempre più in auto e strizzano l'occhio al monopattino

Gli italiani continuano ad affidarsi all'auto per gli spostamenti. Anzi: con il Covid di più, come se l'auto

fosse una 'grande mascherina' contro il contagio. Arretra il trasporto pubblico che viene percepito come pericoloso. E i monopattini? 1 italiano su 2 li userebbe, ma tutti chiedono regole ferree. Si tratta di un quadro della mobilità profondamente modificato rispetto agli scorsi anni: la pandemia si è abbattuta sul sistema dei trasporti come la tempesta perfetta: -67% degli spostamenti giornalieri e -84% di passeggeri per km percorsi.

È quanto emerge dal 17° 'Rapporto Audimob sulla Mobilità degli Italiani' realizzato da Isfort in collaborazione con il CNEL e il Ministero



(Fonte: OICE)

Figura 11 – Continua la forte crescita delle linee di tendenza degli appalti integrati nell'ultimo anno.

delle Infrastrutture e Trasporti, con il contributo scientifico di Agens, presentato oggi durante il webinar “La mobilità in Italia tra la gestione del presente e le strategie per il futuro”. L'auto nel 2019 si conferma, e anzi rimonta, come mezzo più utilizzato con un +3,5% ed è, particolarmente ora, per gli italiani, una sorta di protezione che tiene al sicuro. Sicurezza relativa però: gli incidenti nel 2019 calano ma restano comunque molti. Sono stati in tutto 172.183, in leggerissimo calo rispetto al 2018 (-0,2%), le vittime sono state 3.173, ovvero -4,8% e i feriti 241.384 (-0,6%). Il numero di morti è il più basso dell'ultimo decennio e il lockdown, solo in questo caso, ha avuto un effetto benefico: il calo degli incidenti stradali è stato di circa il 72% a marzo e dell'85% ad aprile. “Questo 2020 - si legge nel rapporto - sta segnando nella mobilità dei cittadini una linea netta di cesura rispetto ad alcune tendenze consolidate della domanda. Il primo punto di rottura è determinato dall'andamento dei volumi di mobilità. Se nel biennio 2017-2019 si era assistito ad una ripresa della domanda (+8% gli spostamenti, +14% i passeggeri-km), dopo una fase quasi decennale di riduzione (dalla crisi economica del 2008), nel 2020 si è registrato l'atteso crollo verticale durante il lockdown, stimabile nell'ordine del 67% in meno di spostamenti giornalieri e dell'84% in meno di passeggeri-km percorsi. Il rimbalzo della domanda fin dalla prima fase post-restrizioni è stato fortissimo e si è poi mantenuto nei mesi successivi (+156% per gli spostamenti, +352% per i passeggeri-km tra metà maggio e metà ottobre). Tuttavia, i livelli pre-Covid restano ancora distanti di circa il 15% per il numero di viaggi e di circa il 25% per il numero di passeggeri-km”. “Il secondo punto di rottura, molto rilevante - si legge ancora - riguarda il riparto modale: il 2019 non è stato un anno positivo per la mobilità attiva (piedi, bicicletta, etc) che nel suo insieme però ha perso quasi 4 punti di share attestandosi al 24,1%. Si è quindi interrotto un trend positivo decennale per la mobilità dolce che soprattutto nel 2017

aveva sperimentato una forte accelerazione. Hanno beneficiato di questo “sorprendente” calo sia l'auto, che ha consolidato la propria dominante posizione di mercato (62,5% di domanda soddisfatta, (ovvero 3,5 punti in più rispetto al 2018), sia l'insieme dei trasporti pubblici (dal 9,7% al 10,8%). Ma proprio sui trasporti pubblici si è scatenata una polemica dopo il blocco totale. In più, la paura degli italiani di contrarre il virus sui mezzi pubblici ha fatto perdere oltre un terzo dello share di mercato e quasi il 50% dei passeggeri”.

Il tasso di mobilità sostenibile è sceso nel 2019 al 35%, un livello più basso di inizio millennio (37,2% nel 2002); per il 2020 è prevedibile un rialzo dell'indice, per effetto soprattutto della grande crescita delle soluzioni di trasporto senza motore, che tuttavia non supererà la soglia del 40%, confermando così i deboli progressi del trasporto ecologico, misurati come performance della domanda, nel nostro Paese. E i monopattini? Quasi la metà (43%) manifesta un forte interesse verso questo nuovo mezzo di spostamento, ma molti sono preoccupati per la sicurezza: quasi tutti (80%) chiedono regole ferree per il loro utilizzo. Ma è pur vero che nel frattempo questa modalità sta esplodendo: “I monopattini elettrici - evidenzia la ricerca - sono la grande novità di questi ultimi mesi; in particolare è esplosa l'offerta di servizi di sharing e di veicoli messi a disposizione. Attualmente sono poco più di 40 i servizi attivi (erano appena 12 a dicembre 2019) o di attivazione prevista a breve, da parte di 6 operatori in una ventina di città e per una flotta complessiva di oltre 27mila veicoli (di cui 11mila a Roma e 6mila a Milano)”.

- Trasporti: rimodulare offerta e orari negozi e uffici dopo pandemia

La pandemia richiede interventi radicali nel mondo dei trasporti: dall'offerta ferroviaria al tpl, sempre più condizionati dallo smart working, fino agli orari di apertura dei negozi.

È quanto è emerso oggi nel corso

della presentazione del 17° “Rapporto Audimob sulla Mobilità degli italiani”, realizzato da Isfort in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed il CNEL e con il contributo scientifico di Agens.

“Il 2020 - ha detto C. CARMINUCCI, direttore ricerca di Isfort nell'illustrare il documento - sta segnando una linea netta di cesura rispetto ad alcune tendenze della domanda che fino allo scorso anno sembravano consolidate”.

Secondo T. TREU, Presidente del CNEL, “La mobilità è un fattore chiave per lo sviluppo economico. Le persistenti criticità nel sistema che creano problemi a lavoratori, cittadini, studenti ma anche turisti, hanno rappresentato e rappresentano uno dei maggiori freni allo sviluppo del Paese. La questione della mobilità non si può relegare solo alle criticità nel trasporto pubblico locale ma riguarda diversi aspetti che vanno dalle carenze nelle infrastrutture, alla sicurezza stradale, all'intermodalità all'incentivazione della mobilità sostenibile”.

“I cittadini - ha aggiunto G. CATALANO, Coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit - dopo la pandemia e tra qualche mese, ricominceranno a muoversi, nonostante lo smart working, e gli investimenti ingenti messi in campo in questi mesi dal Governo dovranno rendere i servizi di trasporto pubblico più efficienti. Il settore del tpl, che ha tutte le caratteristiche di un sistema industriale, per certi versi è ancora legato a vecchie logiche”.

“Per una mobilità realmente sostenibile, ancora di più in periodi di emergenza sanitaria come quello che stiamo vivendo è fondamentale la differenziazione degli orari di apertura di negozi, uffici e scuole - ha sottolineato G. P. GUALACCINI, coordinatore Consulta per la Sicurezza stradale e la mobilità sostenibile del CNEL - Non si possono concentrare in meno di due ore, tra le 7 e le 9, gli spostamenti di oltre 9 milioni di persone. Il CNEL aveva posto il problema già a fine aprile con un documento inviato a Governo e Parlamento sulla mobilità post Covid”.

“Dovremo far fronte alle nuove tendenze con una nuova offerta per l’alta velocità perché il traffico business è crollato e non riprenderà ante virus per molto tempo - ha spiegato G. BATTISTI, AD di FSI - La mobilità sarà ridotta rispetto al passato grazie alle nuove tecnologie di telecomunicazioni. Quindi va ripensato il modello e ridurre l’ingresso nelle grandi città, ripensando il modello di servizio anche nel trasporto regionale. Con lo smart working, le persone hanno scelto di vivere in località limitrofe alla grande città, dove si vive meglio e con costi abitativi minori. Dovremo garantire il collegamento con le grandi città con centri minori”.

“Il sistema del tpl dovrà fare i conti con una diminuzione fisiologica di passeggeri, che non torneranno più al 100% - ha puntualizzato A. GIANA, presidente di Agens - Stimiamo un 15% di calo fisiologico che porterà meno risorse. Per questo servirà un’offerta diversa, più efficiente, più dinamica e flessibile. L’offerta sino ad oggi è stata tarata sull’ora di punta del mattino, ha avuto il suo picco lì, per il resto della giornata è stata più bassa. Ecco, dovremo rivedere gli orari delle città e seguire la nuova attitudine alla mobilità” (*Comunicati Stampa ISFORT*, 4 novembre 2020).

### VARIE

#### **Lombardia: aggiudicato ex scalo ferroviario Porta Romana (Mi) al Gruppo FSI**

Il Gruppo FS Italiane ha portato a termine la procedura competitiva pubblica per la vendita dell’ex scalo ferroviario di Porta Romana a Milano. La gara è stata aggiudicata dal “Fondo Porta Romana”, gestito da COIMA S.G.R. e partecipato da Covi-vo, Prada Holding e COIMA ESG City Impact Fund, con un’offerta di 180 milioni di euro, valore di poco superiore alla media delle precedenti offerte non vincolanti. Nell’arco di nove mesi la gara ha visto l’attiva partecipazione di circa 20 dei maggiori operatori italiani e internazionali del

settore e la presentazione di sette offerte non vincolanti. L’area di Porta Romana, che occupa una superficie di circa 20 ettari, ospiterà il Villaggio Olimpico per i Giochi invernali di Milano-Cortina 2026 con gli alloggi per gli atleti olimpici e paralimpici. Al termine dei Giochi gli spazi verranno riconvertiti a social housing e student housing in chiave di sostenibilità ambientale a beneficio della collettività.

Il progetto si pone in perfetta sintonia con l’Accordo di programma firmato nel 2017 da Comune di Milano, Regione Lombardia e Gruppo FS Italiane. Intesa nata con l’obiettivo di riqualificare i sette ex scali ferroviari del capoluogo lombardo (Farini, Porta Romana, Porta Genova, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, San Cristoforo), in un’ottica di ricucitura urbana, con la contestuale creazione di spazi verdi di aggregazione per la cittadinanza per il 65% della superficie complessiva degli scali, il 50% dell’intera area di Porta Romana.

Nei prossimi mesi si svolgerà il concorso internazionale per il masterplan che offrirà la visione di base alla pianificazione urbanistica attuativa dell’intero compendio. Nel frattempo, il Gruppo FS Italiane ha avviato le attività di rimozione dell’infrastruttura ferroviaria dismessa, di progettazione dello spostamento della linea ferroviaria in esercizio con il suo parziale semi interrimento e di ricostruzione della nuova stazione ferroviaria di Porta Romana. Le nuove infrastrutture saranno pronte prima dell’inizio dei Giochi invernali, anche per il necessario supporto alla manifestazione sportiva.

La riqualificazione dell’ex scalo di Porta Romana rientra nel progetto “Scali Milano”, il più grande piano di rigenerazione urbana che riguarderà Milano nei prossimi 20 anni, uno dei più grandi progetti di ricucitura e valorizzazione territoriale in Italia e in Europa.

“In un momento così complesso che coinvolge trasversalmente molti settori economici, abbiamo portato avanti con determinazione, in sinergia con Regione Lombardia e Comune di Milano, la vendita dell’ex scalo

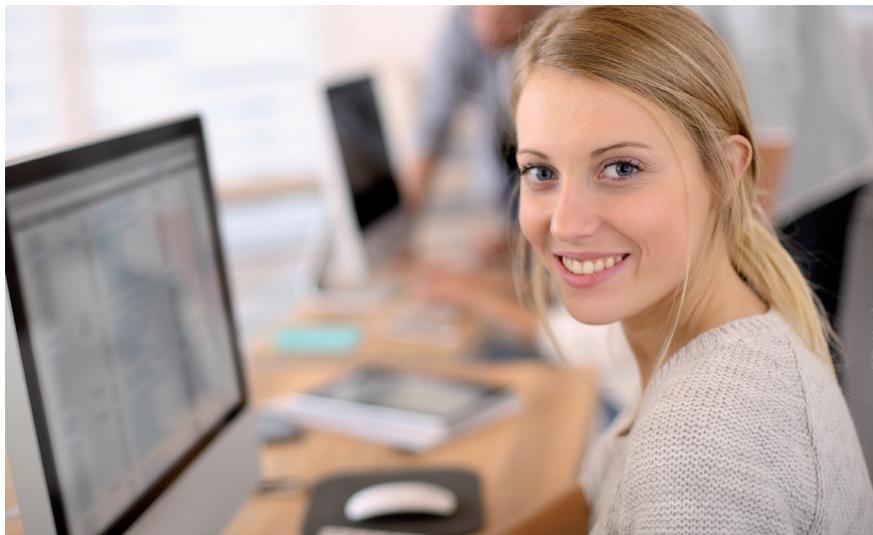
ferroviario di Porta Romana, sul quale verrà avviato un intervento di riqualificazione urbana di verde pubblico, di student e social housing conseguenti alla realizzazione del Villaggio Olimpico per i Giochi invernali di Milano-Cortina 2026”, ha sottolineato l’Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane G. BATTISTI.

“Il Villaggio Olimpico, in particolare, sarà un’importante vetrina internazionale per la città e contribuirà ad attrarre rilevanti flussi turistici che genereranno a loro volta un ulteriore indotto economico. La riqualificazione dell’area nel suo complesso è un esempio unico in Italia di visione a lungo termine, in quanto ogni attività ruota attorno al concetto di sostenibilità sociale, ambientale ed economica. Con orgoglio possiamo dichiarare che si tratta di uno dei più importanti interventi di rigenerazione urbana, in un ambito di città già in fase di forte evoluzione, che sarà di impulso e speranza per il futuro”, ha concluso BATTISTI (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 11 novembre 2020).

#### **Master universitario di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari A.A. 2020/2021**

Sono aperte le iscrizioni al **Master di secondo livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari**, giunto alla sua diciassettesima edizione. Le domande di ammissione dovranno essere presentate entro le ore **15:00 del 15 gennaio 2021**, esclusivamente online alla pagina web: <https://web.uniroma1.it/masteriisf/domanda-di-ammissione/domanda-di-ammissione>.

Il Corso, promosso da *Sapienza, Università di Roma* in collaborazione con il *Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Alstom, BPS Deployment, ETS, Ferrotramviaria Engineering, For.Fer, GCF (Generale Costruzioni Ferroviarie), Hitachi Rail, Mermec, Salcef Group, Segula Technologies e Siemens Mobility*, si propone di realizzare un percorso formativo fi-



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA

## Ingegneria delle infrastrutture e dei sistemi ferroviari

Master universitario di 2° livello - a.a. 2020/2021

### Finalità

Formare, attraverso un percorso multidisciplinare d'eccellenza, professionisti di alto livello con una visione sistemica dei trasporti e della mobilità.

### Destinatari

Giovani Laureati di II livello in Ingegneria (nelle classi riportate nel Bando), preferibilmente in elettrica, elettronica, informatica, meccanica, sicurezza e trasporti.

### Organizzazione

Corso di studi di 60 crediti articolato in:

- ▶ 12 moduli didattici, 480 ore tra lezioni, seminari, project work e visite a cantieri e impianti. Le lezioni sono tenute da docenti dell'Università e Manager delle aziende partner;
- ▶ 250 ore di stage presso le aziende partner;
- ▶ elaborazione e discussione finale di un progetto.

Per partecipare consulta il bando integrale sul sito: <https://web.uniroma1.it/masteriisf/>  
Presenta la domanda entro le ore 15:00 del 15 gennaio 2021. La quota di iscrizione è di €3.000,00.

*I candidati parteciperanno ad una selezione basata su titoli, conoscenze tecniche e linguistiche (inglese), capacità psico-attitudinali. Saranno ammessi al Master massimo 35 allievi.*

*Ai primi 30 candidati ammessi al Master le Aziende partner metteranno a disposizione una borsa di studio di €3.000,00 lordi.*

**Sede e durata:** Roma, da febbraio a ottobre 2021.



nalizzato ad un perfezionamento scientifico multidisciplinare nel campo dei trasporti ferroviari e dell'intera mobilità, con l'obiettivo di preparare tecnici di alto livello in grado di soddisfare le esigenze delle società ferroviarie e di ingegneria, dei centri di ricerca e delle imprese e industrie che operano nel settore.

Il Master è destinato ai laureati di secondo livello in Ingegneria, nelle classi di laurea riportate nel Bando, con preferenza per l'ingegneria elettrica, elettronica, informatica, meccanica, della sicurezza e dei trasporti.

La selezione per l'ammissione al Master avverrà sulla base della valutazione dei titoli dei candidati e di una prova di accesso, volta a verificare le loro conoscenze tecniche, linguistiche (inglese) e capacità psico-attitudinali. Saranno ammessi al Master al massimo 35 allievi.

La quota di iscrizione al è di € 3.000,00. Ai primi 30 candidati ammessi al Master le Aziende partner metteranno a disposizione una borsa di studio di € 3.000,00 lordi.

Il Master richiede un impegno a tempo pieno per 7 mesi, da febbraio

a giugno 2021 per lezioni, lavori di gruppo e visite didattiche, da luglio a settembre per l'attività di stage in Azienda; mentre la prova finale, con discussione del progetto elaborato durante il periodo di stage, è prevista nel mese di ottobre 2021.

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il Bando sul sito web del Master (<https://web.uniroma1.it/masteriisf/>). (Comunicato stampa Segreteria Master IISF, Roma, 9 dicembre 2020. Contatti stampa - Alessia Fava, Media Relation Specialist [alessia.fava@uniroma1.it](mailto:alessia.fava@uniroma1.it))