

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: PNRR Ferrovie, assegnate nuove risorse per il rinnovo delle flotte

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assegnato a Trenitalia SpA ulteriori 465 milioni di euro per il rinnovo della flotta Intercity.

L'intervento, che rientra nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), rappresenta un passo significativo verso un sistema di trasporti più sostenibile ed efficiente.

Le risorse aggiuntive provengono in larga parte dal nuovo capitolo del PNRR, il RePower EU – l'ambizioso piano per assicurare la stabilità e l'indipendenza energetica dell'Unione - e si aggiungono ai 200 milioni di euro che erano già stati allocati, entro il perimetro del PNRR, alla società.

I fondi assegnati a Trenitalia sono parte di una più ampia linea di intervento per il potenziamento del trasporto pubblico locale e regionale su rotaia. Infatti, la rimodulazione del Piano di quasi un anno fa ha previsto, per questo fine, un aumento di risorse pari a 1.1 miliardi di euro - distribuiti tra il nuovo capitolo RePowerEU e l'investimento M2C2-4.4 - per un totale di 1.9 miliardi di euro.

Grazie a questi finanziamenti, entro il 2026, saranno operativi oltre 130 nuovi treni – sia elettrici che bimodali – destinati a migliorare i servizi per i cittadini in tutto il Paese, rispondendo alle esigenze di mobilità delle persone. Questi mezzi, oltre a ridurre significativamente le emissioni, garantiranno maggiori servizi e comfort per gli utenti.

Per scoprire di più su questi investimenti o sull'impatto del Piano di

competenza MIT, si visiti: <https://mit.gov.it/comunicazione/news/attuazione-misure-del-piano-nazionale-di-ripresa-e-resilienza>

La documentazione relativa alle risorse assegnate a Trenitalia è invece disponibile sulla pagina: <https://www.mit.gov.it/documentazione/contratto-relativo-ai-servizi-di-trasporto-ferroviario-passeggeri-di-interesse-0> (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 27 novembre 2024).

Emilia Romagna: Reggio Emilia AV Mediopadana, aperto il nuovo atrio sul fronte est della stazione

È finalmente possibile accedere al terminal reggiano anche dalla navata est, in corrispondenza del nuovo parcheggio al di là dell'attraversamento pedonale della linea ferroviaria Reggio – Guastalla, tramite un nuovo atrio inaugurato questa mattina dall'Assessore regionale A. MAMMI, in rappresentanza della Presidente facente funzioni della Regione Emilia – Romagna I. PRIOLO, dal Sindaco di Reggio Emilia, M. MASSARI e dal Responsabile Ingegneria e Investimenti Stazioni della Direzione Stazioni di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), A. MARTINO.

• Il nuovo atrio

Il secondo ingresso, in analogia a quello esistente, crea un ulteriore collegamento tra i due fronti della stazione grazie alla realizzazione di due nuovi ascensori e di un sistema di scale mobili e fisse di raccordo con le banchine di partenza e arrivo dei treni.

Al suo interno sono disponibili sedute per l'attesa, servizi igienici dedicati e sistemi audio/video di informazione al pubblico. Previsti spazi

riservati alla prossima installazione da parte delle imprese ferroviarie di emittitrici self service per l'acquisto dei biglietti. Realizzati anche due locali destinati ad ospitare attività commerciali.

Completa l'arredo dell'atrio un giardino verticale, ecosistema botanico già utilizzato in alcuni Freccia Lounge, in grado di consentire la presenza di piante verdi a parete grazie a uno specifico sistema di irrigazione e illuminazione.

L'intervento, realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FSI) con un investimento di 5 milioni di euro, rientra nell'ambito dei lavori previsti per la valorizzazione della stazione, concretizzati nell' Accordo di Programma siglato con il Comune di Reggio Emilia a luglio 2020.

• Stazione AV mediopadana nodo trasportistico e polo di servizi

A gennaio 2024 Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FSI) ha avviato i lavori per il nuovo assetto degli ambienti della stazione presenti nel sotto-viadotto, nell'ottica di un ulteriore sviluppo della stazione Mediopadana come nodo trasportistico e polo di servizi.

Le attività previste in questa fase interessano porzioni del sotto-viadotto contigue all'atrio est e all'atrio ovest e sono quelle propedeutiche a rendere tali spazi idonei alla loro futura funzione, come la realizzazione degli impianti fognari, la predisposizione delle cabine elettriche e la creazione di sistemi di approvvigionamento idrico.

L'assetto funzionale di questi spazi è stato il frutto di un processo progettuale complesso, che ha tenuto conto della convivenza di servizi integrativi a quelli dell'attuale stazione, con la creazione di nuovi spazi da destinare a servizi al viaggiatore e ad altri per il territorio. Il progetto è stato improntato alla massima flessibilità e adattabilità in modo da consentire il futuro insediamento di funzioni variabili nel tempo.

L'intervento, che sarà realizzato con un investimento di circa 8 milioni di euro, rientra nell' Accordo di

Programma siglato nel 2022 da Ministero delle Infrastrutture, Regione Emilia-Romagna, Comune di Reggio Emilia e RFI.

- Le tappe di un successo

Il successo crescente della stazione AV Mediopadana è il risultato di una strategia finalizzata al potenziamento dei servizi e dell'accessibilità, realizzato grazie alla sinergia e alla condivisione degli obiettivi da parte delle Istituzioni, di RFI e di soggetti privati. Fondamentale è stata l'intuizione originale di puntare ad un servizio destinato all'intera area vasta mediopadana, premiato dal progressivo ampliamento del bacino di utenti di provenienza extra provinciale.

- settembre 2010 - vengono avviati i lavori per la realizzazione della stazione come "rivestimento" al viadotto ferroviario esistente. L'intervento è finanziato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla Regione Emilia-Romagna e dalla società TAV SpA (Gruppo Ferrovie dello Stato), per un importo complessivo pari a circa 79 milioni di euro.
- 8 giugno 2013 – inaugurazione della nuova stazione AV Mediopadana. Il servizio cresce rapidamente e passa dagli iniziali 12 ad oltre 76 treni al giorno. Oggi la stazione è utilizzata da circa 1,6 milioni di passeggeri/anno
- luglio 2020 - il Comune di Reggio Emilia e RFI sottoscrivono un Accordo per lo sviluppo e la valorizzazione della stazione Reggio Emilia AV. Obiettivi: potenziare il sistema intermodale di accessibilità, introdurre le basi per il completamento della stazione e la realizzazione di un polo di servizi che sia landmark di riferimento per i passeggeri e per il territorio.
- aprile 2022 - MIMS, Regione Emilia-Romagna, Comune di Reggio Emilia e RFI sottoscrivono un Accordo di Programma per la definizione e la realizzazione delle opere di completamento del Nodo Mediopadano, al fine di migliorare e garantire servizi e funzioni che conseguano la duplice voca-

zione della stazione di polo di servizi e di nodo trasportistico (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FSI*, 27 novembre 2024)

TRASPORTI URBANI

Toscana: Alstom, 100° anniversario del suo impianto di Firenze e annuncia oltre 2 milioni di euro di investimenti nel settore del segnalamento in Italia

Alstom ha celebrato il 100° anniversario del suo impianto di Firenze e il suo significativo contributo allo sviluppo della segnalazione ferroviaria in Italia.

All'evento hanno partecipato in particolare E. GIANI, Presidente della Regione Toscana, A. GIORGIO, Assessore con Delega alla Mobilità e Traffico, Tramvia, Transizione Ecologica, Sicurezza Urbana e Polizia Municipale del Comune di Firenze, S. FRANCHI, Presidente di Federmeccanica e S. BETTINI, Vicepresidente di Federmeccanica.

Inoltre, grazie alla crescente attività delle attività Digital, Infrastructure e Signalling, nel corso del 2024 sono entrati a far parte dell'azienda oltre 100 nuovi dipendenti e attualmente sono aperte circa 60 posizioni in aree quali Ingegneria, Supply Chain, Industrializzazione, Produzione e Project Management.

"Questo anniversario segna una pietra miliare significativa e riflette un profondo legame con la comunità locale, che continua a rafforzarsi grazie alla dedizione quotidiana degli oltre 210 dipendenti che lavorano qui e alla nostra continua ricerca di soluzioni all'avanguardia", ha affermato M. VIALE, Amministratore Delegato di Alstom in Italia. "Il nostro sito di Firenze è sempre stato un punto di riferimento per l'innovazione e la qualità dei prodotti di segnalamento ferroviario. Da oltre un secolo contribuiamo allo sviluppo di una mobilità più intelligente e sicura, non solo in Italia ma anche a livello internazionale".

Il sito di Firenze, fondato nel 1924, fa parte del gruppo Alstom dal 2015. Il sito è specializzato nella produzione di prodotti elettronici ed elettromeccanici per il segnalamento ferroviario. Ciò include sistemi di protezione dei passaggi a livello, deviatori e sistemi di rilevamento dei treni, come circuiti di binario e conta-assi. Inoltre, il sito è responsabile dell'assemblaggio di cremagliere e pensiline elettriche ed elettroniche per le linee ferroviarie. Il sito di Firenze è anche un polo per l'innovazione, che guida progressi come il sistema di gestione del traffico ferroviario europeo basato su satellite (ERTMS), che migliora l'efficienza e la sicurezza delle operazioni ferroviarie.

Oltre a essere un centro di ricerca e sviluppo per i prodotti, il sito è l'unico polo industriale e produttivo per la segnalazione di Alstom in Italia ed è uno dei sei centri di questo tipo all'interno del gruppo in tutto il mondo. Inoltre, il sito fornisce servizi di manutenzione e assistenza clienti.

Il sito di Firenze apporta un contributo significativo alla presenza globale di Alstom nei sistemi digitali e integrati, con oltre 20.000 macchine di punti prodotte, tra cui 1.200 CTS2, 750 contaassi e 4.500 circuiti di binario. I prodotti Alstom sono ampiamente utilizzati in Danimarca, Svezia, Bulgaria, Francia, Egitto, India, Argentina, Svizzera e Irlanda, confermando la fiducia e l'apprezzamento dei clienti in tutto il mondo.

In occasione dell'evento è stata inaugurata anche la mostra "IL FUTURO NELLA NOSTRA STORIA: l'intelligenza artificiale incontra l'ingegno umano". La mostra ripercorre il percorso industriale del sito fiorentino dal 1924, anno di fondazione della "Angiolo Siliani Costruzioni Elettromeccaniche", fino ai giorni nostri, evidenziando una visione costantemente rivolta al futuro e al servizio della comunità e del territorio.

La mostra è composta da opere d'arte visiva realizzate con l'ausilio dell'Intelligenza Artificiale che reinterpretano luoghi iconici e tappe storiche del secolo scorso, rendendo omaggio alla città di Firenze. Un viag-

gio tra arte e sogno, dove mobilità e innovazione tecnologica sono i protagonisti principali di una narrazione costantemente rivolta al futuro. Completano l'esperienza una raccolta di fotografie, oggetti storici e descrizioni che documentano i successi che hanno segnato i decenni di attività dell'azienda. "Il futuro nella nostra storia - L'intelligenza artificiale incontra l'ingegno umano" è dedicata a tutte le persone che, nel corso di un secolo, hanno reso straordinario questo percorso di crescita e progresso.

Alstom è attivo nel sistema tranviario di Firenze da quasi 20 anni come partner di costruzione della concessionaria Tram di Firenze SpA. Alstom ha costruito, realizzato e gestisce le linee tranviarie 1, 2 e 3. In particolare, Alstom è attualmente coinvolta nella costruzione della "Variante al Centro Storico" - in fase di collaudo - e nell'implementazione del progetto finanziato dal PNRR Linea 3.2, entrambi coinvolti nella costruzione del binario, delle sottostazioni e degli impianti di illuminazione.

Alstom, infine, fa parte del Raggruppamento Temporaneo di Imprese che realizzerà la Linea 4 (Le Piagge - Campo Bisenzio), per il tracciato, la catenaria, le sottostazioni e gli impianti di illuminazione lungo oltre 11 chilometri. Il Signalling Business di Alstom (D&IS - Digital & Integrated Systems), che comprende lo stabilimento di Firenze, è impegnato in vari progetti locali, tra cui l'ammmodernamento del nodo ferroviario di Firenze in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana (ACCM e HD ERTMS) e la linea Arezzo-Sinalunga gestita da La Ferroviaria Italia. Inoltre, la Toscana dispone di una flotta di 68 treni regionali prodotti da Alstom (Minuetto, Jazz e Pop), che vengono mantenuti e garantiti presso tre depositi (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 27 novembre 2024).

Lazio: ATAC, Metro A, dal 6 dicembre torna il normale orario di esercizio

Servizio attivo fino alle 23.30, da domenica a giovedì, e all'1.30 venerdì

e sabato: così il servizio sulla metro A tornerà al normale orario programmato a partire dall'inizio del servizio di venerdì 6 dicembre.

La linea, quindi, sarà attiva dalle 5.30 alle 23.30 da domenica a giovedì, e dalle 5.30 fino all'1.30 il venerdì e il sabato. ATAC ha infatti completato i lavori che richiedevano la chiusura anticipata della linea alle 21 da domenica a giovedì.

Le attività manutentive proseguiranno nel normale orario di chiusura al pubblico della linea per non interferire con lo svolgimento del servizio.

Per finalizzare le attività di cantiere, in vista del ritorno all'orario normale di servizio, sarà necessario chiudere la sola stazione di Anagnina nei giorni di sabato 30 novembre e domenica 1 dicembre. Il collegamento fra la stazione Cinecittà e la stazione Anagnina verrà effettuato con un servizio bus. La stazione Anagnina riaprirà con l'inizio del servizio di lunedì 2 dicembre (Da: *Comunicato Stampa Atac*, 25 novembre 2024).

Campania: Circumflegrea, ultimazione dei lavori per il raddoppio binario tratta Quarto - Pisani

Nella seconda metà di novembre verranno terminati i lavori dell'intero raddoppio del binario nella tratta Pisani - Quarto Centro - Quarto Stazione della linea Circumflegrea, tratta di circa 2700 mt compresa la nuova galleria Varopcore, la stazione di Quarto Centro e i lavori di completamento dell'elettrificazione del Deposito Ferroviario di Quarto.

Finalmente dopo anni di attesa consentirà a breve, finite le attività di certificazione della linea con l'Organismo Indipendente Ferroviario e con il prossimo completamento del nuovo sistema di segnalamento, un esercizio più frequente e sicuro per il collegamento di Quarto e Pisani con Napoli.

Per consentire il completamento dell'intervento la circolazione sarà interrotta tra Pianura e Licola a partire dalla sera di venerdì 15 novembre a fine servizio e riprenderà regolarmen-

te ad inizio servizio di martedì 19 novembre.

Pertanto, nel periodo di interruzione la circolazione ferroviaria sarà regolare sulla tratta Montesanto - Pianura, mentre tra le stazioni di Pianura e Licola sarà in funzione il servizio sostitutivo di autobus. I dettagli sugli orari ed i percorsi sono su eavsrl.it (Da: *Comunicato Stampa EAV*, 14 novembre 2024).

TRASPORTI INTERMODALI

Lazio: 4 nuovi mezzi green per il terminal merci di Pomezia

Quattro nuovi mezzi green del Polo Logistica del Gruppo FS sono entrati in servizio nel terminal merci di Pomezia. Si tratta di 2 locotrattori (Fig. 1) ad alimentazione elettrica per la manovra dei treni e 2 gru per la movimentazione di container e semirimorchi.

Mezzi innovativi a supporto dello shift modale nel terminal gestito di Mercitalia Shunting & Terminal, per un investimento totale di 3,4 milioni di euro, finanziati anche con fondi PNRR e del Piano Nazionale Complementare.

I nuovi locotrattori Vaiacar sono in grado di viaggiare sia su strada che su rotaia e vengono utilizzati per la manovra ferroviaria riuscendo a trainare fino a 4.100 tonnellate. Le quattro ruote stradali garantiscono massima flessibilità negli spostamenti all'interno del terminal, permettendo di eseguire manovre ferroviarie rapide e in poco spazio. Sviluppati e realizzati per garantire le più alte prestazioni in termini affidabilità e sostenibilità, l'alimentazione 100% elettrica permette di abbattere totalmente le emissioni di CO₂. I due locotrattori sono co-finanziati per il 30% dai fondi del Piano Nazionale Complementare previsti dal Decreto Loco-trattori.

Le due gru reach stacker CVS Ferrari, invece, permettono la movimentazione di casse mobili, semirimorchi e container. Con una capacità di sollevamento di 45 tonnellate e un braccio telescopico che garantisce una mag-

giore capacità di stoccaggio e flessibilità operativa, le due gru sono le più moderne attualmente costruite in Italia. Sono inoltre dotate di sistemi avanzati che riducono significativamente l'impatto ambientale grazie a tecnologie che ottimizzano il consumo di carburante e riducono le emissioni. L'investimento è finanziato per il 48,5% con fondi del PNRR.

“L'acquisto dei nuovi mezzi per il Terminal di Pomezia rappresenta una milestone importante per lo sviluppo industriale del Polo Logistica, che vede il rinnovo della flotta come pillar strategico a garanzia di servizi sempre più efficienti e, soprattutto, sostenibili in tutte le fasi della supply chain” ha dichiarato S. DE FILIPPIS, Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics.

“Il Terminal di Pomezia conferma il suo ruolo principale per il trasporto merci intermodale nel centro Italia. Questi nuovi mezzi tecnologici ci permettono di velocizzare le operazioni di manovra e migliorare la qualità servizio offerto, per rispondere sempre di più alle esigenze clienti” - ha concluso L. RAVERA, Amministratore Delegato di Mercitalia Shunting & Terminal (Da: *Comunicato Stampa Mercitalia Logistics Gruppo FSI*, 27 novembre 2024).

Toscana: partono i collegamenti per trasportare i nuovi Frecciarossa 1000

Mercitalia Rail, società del Polo Logistica del Gruppo FS, ha dato il via ai collegamenti per il trasporto dei nuovi Frecciarossa 1000 di Trenitalia dallo stabilimento Hitachi Rail di Pistoia al Test Center di Velim, in Repubblica Ceca (Fig. 2).

Sono già due i viaggi effettuati per trasportare gli ETR1000 in direzione del circuito prova di Velim, a cui si aggiunge quello del nuovo Frecciarossa esposto a fine settembre a Innotrans, la fiera di Berlino dedicata al mondo dei trasporti. Nei prossimi mesi verranno effettuati i viaggi di ritorno a Pistoia e ulteriori collegamenti verso altri siti italiani per la certificazione del treno.



(Fonte: Mercitalia Logistics Gruppo FSI)

Figura 1 - Uno dei due locotrattori a supporto dello shift modale per 3,4 milioni di investimento finanziati anche con fondi PNRR e PNC.

Ogni Frecciarossa 1000 trasportato in Repubblica Ceca è composto da otto carrozze e due carri scudo, ha una lunghezza di circa 200 metri e un peso di oltre 450 tonnellate. A Innotrans è stato invece trasportato un treno in composizione ridotta con quattro carrozze e due carri scudo, per una lunghezza totale di 130 metri e un peso di 280 tonnellate.

I servizi fanno parte di una gara aggiudicata da Hitachi Rail a Mercitalia Rail nei mesi scorsi.

Mercitalia Rail, con questa aggiudicazione, consolida la sua leadership nel settore dei trasporti ferroviari eccezionali e speciali (Da: *Comunicato Stampa Mercitalia Logistics Gruppo FSI*, 21 ottobre 2024)

INDUSTRIA

Nazionale: Osservatorio OICE/Informatel sulle gare pubbliche di ingegneria e architettura ottobre 2024

È positiva l'inversione dell'andamento della domanda pubblica ad ottobre registrata con l'aggiornamento dell'Osservatorio OICE/Informatel sul mercato dei servizi tecnici: a ottobre il valore dei bandi, ottenuto sommando l'importo delle gare per servizi di ingegneria (164,3 mln) al valore del-

la progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati (5,0 mln), raggiunge l'importo complessivo di 169,3 mln. Il confronto con settembre evidenzia un notevole incremento del 123,7% in valore mentre, rispetto al mese di ottobre 2023, si rileva un calo dello 0,7%.

Nei primi 10 mesi dell'anno, sommando il valore di 1.333,7 mln dei bandi di architettura e ingegneria al valore di 201,9 mln della progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati, si arriva ad un totale di 1.535,7 mln di servizi tecnici messi in gara, con un calo del 62,5% sui primi 10 mesi 2023. In termini di valore, questi primi 10 mesi segnano un calo anche rispetto al 2022 (-67,6%), e al 2021, sebbene in misura minore (-17,0%). Molto rilevante la diminuzione delle gare UE (oltre 215.000 euro) che dal 2022 (primi 10 mesi) ad oggi sono passate da 2014 a 881 gare: nei primi 10 mesi del 2024, anche per il continuo calo delle gare PNRR, la riduzione in valore è stata del 59,2% e in numero del 40,2%.

Le gare per servizi di ingegneria e architettura (esclusi gli appalti integrati) rilevate a ottobre sono state 253, per un importo di 164,3 mln. Dal confronto con settembre, si conferma un forte aumento del 175,0% in valore, a fronte di un +34,6% nel numero. Rispetto al mese di ottobre del 2023,



(Fonte: Mercitalia Logistics Gruppo FSI)

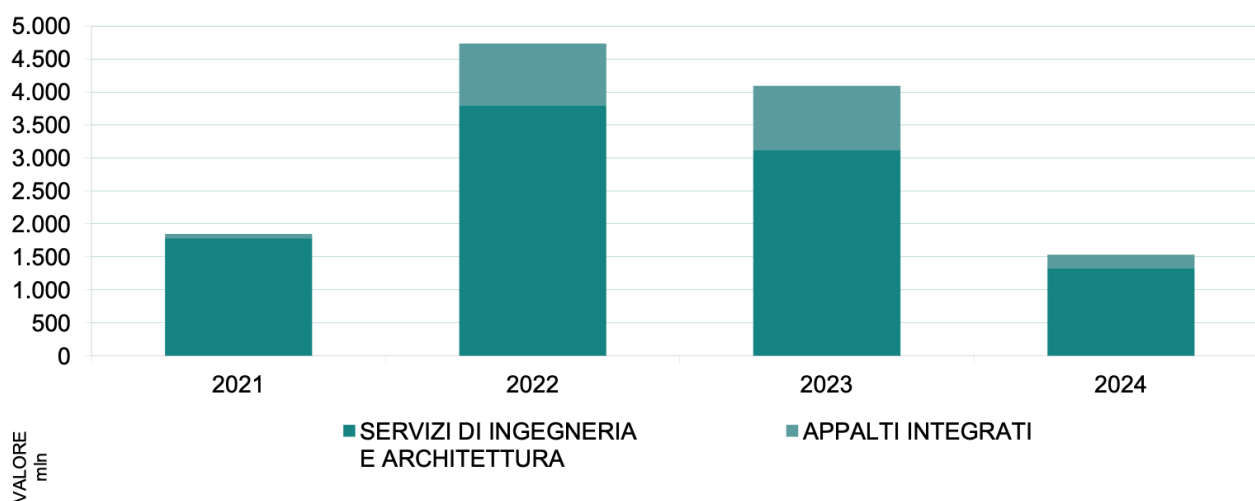
Figura 2 - Due viaggi dallo stabilimento Hitachi Rail di Pistoia al Test Center di Velim in Repubblica Ceca.

si rileva invece un aumento meno significativo in valore (+29,0%) contro un'importante flessione nel numero (-62,9%). Complessivamente nel periodo gennaio-ottobre 2024 i bandi sono stati di 2.240 per 1.333,7 mln. Rispetto allo stesso periodo 2023, si registra un importante calo, sia in valore (-57,3%) che in numero (-34,2%) (Fig. 3).

Così commenta i dati dell'Osservatorio di ottobre il Presidente dell'Associazione, G. LUPOI: "Accogliamo positivamente il dato di ottobre ma adesso è ormai chiaro che quest'anno si chiuderà sostanzialmente ai livelli del 2019. Ormai la fase PNRR può dirsi, per il nostro settore, quasi esaurita se si guarda alla domanda pubblica, almeno a quella non emersa negli affidamenti fiduciari. Gli effetti

palesi della scelta di ampliare gli affidamenti diretti è che le gare di un certo importo (di livello europeo, sopra i 215.000 euro) sono una volta e mezzo meno di quelle che erano nel 2022 e così la tendenza del valore. In prospettiva occorre, anche con il decreto correttivo, finalmente formalizzato e trasmesso agli enti che dovranno rendere i pareri, recuperare livelli di concorrenza e trasparenza, partendo dalla riduzione delle soglie. Sappiamo che il Governo sembra poco incline ad intervenire ma riteniamo che la qualità degli affidamenti non possa transitare per quasi il 90% dei casi da procedure fiduciarie. Positivo è invece l'accoglimento della nostra proposta sui requisiti, riportati a 10 anni, le tutele inserite per l'equilibrio contrattuale negli accordi quadro e la soluzione sull'equo compenso di cui bisognerà verificare gli effetti. Per noi però è fondamentale, anche alla luce di questi dati, che sia reintrodotta l'anticipazione contrattuale, rivedere la liberalizzazione dell'appalto integrato, inserire le linee guida dell'Anac negli allegati e provvedere, poi, ad emanare un contratto-tipo per rendere effettivo il principio dell'equilibrio contrattuale."

Tornando ai dati sulle gare pubblicate a ottobre 2024, si rileva un calo meno forte per le gare di sola pro-



(Fonte OICE)

Figura 3 – Mercato italiano: tutti i servizi tecnici, in valore (il dato comprende sia il numero delle gare per servizi di ingegneria e architettura pura che quelle per appalto integrato. Per il valore è stato considerato l'importo dei servizi di ingegneria e architettura pura e quello della progettazione esecutiva affidata mediante appalto integrato), gennaio/ottobre 2024.

gettazione: se ne contano infatti 104, con un valore di 35,1 mln. Rispetto al mese precedente, il valore aumenta del 43,8% a fronte di una lieve flessione del 3,7% del numero, mentre il confronto con ottobre 2023 mostra un leggero calo nel valore (-14,3%), a fronte di un'importante flessione nel numero (-57,4%).

Nei primi 10 mesi del 2024, gli 857 bandi emessi hanno raggiunto un valore di 401,2 mln, con un significativo calo, rispetto allo stesso periodo 2023, del 65,7% in valore e del 51,3% in numero.

Nei primi dieci mesi del 2024, relativamente alle gare di sola progettazione con importo maggiore di 140.000 euro, si prevede un ribasso solo sulle spese e non sul compenso professionale nel 36,1% dei casi; per il resto, la gara è gestita con richiesta di un ribasso unico sulla componente "prezzo" considerata nella sua interezza.

Per quel che riguarda i requisiti di partecipazione, nel 48,0% di casi si chiedono requisiti su 5 o 10 anni, come previsto nel disciplinare-tipo OICE disponibile sul sito dell'Associazione di Via G.B. Martini, invece che su 3, come previsto dall'art. 100 del Codice Appalti.

I bandi per accordo quadro rilevati a ottobre 2024 sono stati 23, pari al 9,1% del totale dei bandi per servizi di architettura e ingegneria pubblicati, per un valore di servizi di 33,1 mln, equivalente al 20,1% del valore totale. Rispetto a settembre, si rileva un'impennata sia in valore (+280,4%) che in numero (+283,3%). Anche il confronto con ottobre 2023 registra, un incremento degno di nota sia nel valore dei bandi rilevati (+80,3%), che soprattutto nel numero (+360,0%).

Nei primi 10 mesi del 2024, il numero dei bandi per accordo quadro rilevato è stato 164, per 466,3 mln, pari, rispettivamente, al 7,3% in numero e al 35,0% 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 (-67,9%) che in numero (-57,8%).

Nel mese di ottobre 2024, le gare rilevate per appalto integrato sono state solo 80, con un importo della progettazione esecutiva compresa stimato in soli 5,0 mln. Rispetto al mese di settembre, è evidente un forte calo del valore dei servizi (-68,8%) a fronte di un incremento del numero delle gare (+14,3%). Il confronto con il mese di ottobre 2023 vede confermata la tendenza in calo del valore della progettazione esecutiva (-88,5%), e del numero delle gare pubblicate (-22,3%).

Nel periodo gennaio-ottobre 2024, il valore della progettazione esecutiva contenuta negli appalti integrati è stato di 201,9 mln. Rispetto allo stesso periodo 2023, si rileva un importante calo in valore del 79,1%. Il numero dei bandi rilevati è stato di 664, in calo del 60,1% sui primi 10 mesi del 2023 (Da: *Comunicato Stampa OICE/Informatel*, 12 novembre 2024)

VARIE

Nazionale: Codice della Strada, dal Senato l'ok definitivo alle modifiche per la sicurezza stradale

Il Senato ha approvato in via definitiva il disegno di legge sulla sicurezza stradale e modifiche al Codice della Strada. Si tratta di un pacchetto di norme che tiene conto della nuova mobilità, introducendo cambiamenti significativi per migliorare la sicurezza della circolazione, ridurre i rischi di incidente e incentivare comportamenti responsabili alla guida.

In particolare, il provvedimento si articola in due sezioni: la prima è dedicata alle modifiche specifiche al Codice della Strada (Titoli I, III e IV) e alla normativa extra-codice, in particolare per la regolamentazione della micromobilità; la seconda riguarda, invece, una delega al Governo per la revisione del sistema normativo in materia di motorizzazione e circolazione stradale. La delega prevede anche che, per alcune materie tecniche soggette a frequenti aggiornamenti, eventuali modifiche e perfezionamen-

ti possano essere apportati direttamente dall'esecutivo.

Tra le principali variazioni presenti nel pacchetto vi è l'inasprimento delle sanzioni di contrasto alla guida in stato di ebbrezza. Per i recidivi scatta l'obbligo di installare in auto il dispositivo alcolock, che impedisce l'accensione del motore se viene rilevato un tasso alcolemico sopra lo zero, oltre alla revoca della patente e al divieto assoluto di assumere bevande alcoliche prima della guida per un periodo di due o tre anni, in base alla gravità dell'infrazione.

Per chi si mette al volante sotto l'effetto di droghe saranno più semplici gli accertamenti: aver assunto stupefacenti comporterà in ogni caso il ritiro immediato della patente. Chi invece userà il telefono alla guida riceverà pene più severe rispetto al passato, con multe fino a 1400 euro. In ogni caso scatta la sospensione breve della patente che va da 15 giorni a 90 nei casi più gravi.

L'inasprimento delle pene e sanzioni riguarda anche l'occupazione dei posti relativi ai disabili e il superamento dei limiti consentiti nei centri urbani, per cui si prevede il ritiro breve della patente. I motorini parcheggiati in sosta irregolare potranno ricevere multe, fino a 87 euro se posizionati in modo da limitare la viabilità. All'interno del disegno di legge sono anche indicate norme più severe per chi, abbandonando animali su strada, causi incidenti.

La sicurezza stradale non deve essere comunque un modo per 'fare cassa': proprio per questo motivo vengono introdotte nuove norme anche per le multe da autovelox e prescrizioni affinché tutti gli strumenti di controllo da remoto vengano omologati. Per tutelare le famiglie vengono anche previste norme specifiche: la macchina familiare potrà essere usata dai neopatentati, sempre che non superi i 75kW/t.

Un capitolo a parte per i monopattini che dovranno essere identificabili tramite un contrassegno e avere l'assicurazione. Per guidarli bisognerà usare il casco; per quelli in sharing

sarà inibito l'uso in are extraurbane. Infine, chi guida le due ruote sarà considerato utente vulnerabile della strada. Oltre alla prescrizione, per le biciclette, di una distanza minima di sicurezza di 1.5 m, si promuove l'adozione sulle strade dei cosiddetti guardrail salvamotociclisti, per i quali il MIT ha già stabilito, in via amministrativa, incentivi per gli Enti locali (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 20 novembre 2024).

Nazionale: ANSFISA, Relazione sulla Sicurezza delle ferrovie del 2023, trend numero incidenti stabile

La Relazione ha l'obiettivo ambizioso di fornire un quadro il più possibile preciso della salute del sistema ferroviario nazionale in termini di sicurezza, attraverso i ritorni derivanti dallo svolgimento delle attività di competenza dell'Agenzia.

Oltre a proporre una disamina attenta e dettagliata delle casistiche e delle cause degli incidenti e degli inconvenienti che si verificano nella sede ferroviaria, consentendo di alimentare un sistema di confronto e verifica aggiornato ogni anno, il documento rappresenta anche un report minuzioso sulle tante attività che la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie in ANSFISA svolge ogni anno in termini di autorizzazioni, evoluzioni normative, attività di supervisione e audit.

- Ampio spazio è dedicato anche alle azioni migliorative che vengo-

no individuate e sollecitate ai gestori e alle imprese per cercare di promuovere continuamente standard sempre più elevati.

Come noto, infatti, la norma comunitaria, pienamente recepita a livello nazionale, impone, da parte degli Stati membri, non solo il perseguimento del "generale mantenimento dei livelli di sicurezza", ma, "ove ragionevolmente praticabile, il suo costante miglioramento" dando la priorità alla prevenzione degli incidenti. L'impegno comune, ai fini del costante miglioramento, deve comunque tener conto che occorre intervenire in un settore molto complesso ove la sicurezza è determinata dal corretto impiego e dall'interazione di norme, tecnologie, persone e procedure, che regolano anche il comportamento delle persone nei riguardi delle tecnologie, in cui "i livelli di sicurezza [...] sono generalmente elevati", specie se raffrontati ad altri sistemi di trasporto (Fig. 4).

- guardando agli incidenti: nel 2023 in crescita il fenomeno della presenza indebita di pedoni sui binari

Con uno sguardo di medio-lungo periodo, l'indice di incidentalità presenta un andamento segnatamente decrescente nel periodo 2005-2008, dovuto sostanzialmente all'attrezzaggio con i sistemi di protezione della marcia del treno, seguito da periodi di naturale oscillazione che comunque confermano, sul lungo periodo, una tendenza complessivamente decrescente.

Per il 2023, i dati mostrano un valore degli incidenti significativi (con decessi o feriti gravi o danni ingenti al materiale o interruzioni prolungate del servizio), rapportato con i volumi di traffico, di poco superiore al valore medio dell'ultimo decennio: se ne sono contati complessivamente 113. La tendenza, quindi, rimane sostanzialmente stabile ma continua a crescere al suo interno il peso che ha la causa determinata dalle indebite presenze di pedoni sui binari (Fig. 5).

Sono infatti 87 gli incidenti legati a questo fenomeno ovvero, circa il 77% dell'intera casistica. 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 indebite presenze di veicoli stradali (3, pari a circa il 2%), alle indebite salite/discese (1, pari a circa l'1%), al dissesto idrogeologico (1, pari al 1% circa) e ad altro (2, pari circa il 2%).

- Qual è complessivamente lo stato di salute del sistema ferroviario?

Il primo elemento da considerare è che viste le particolari caratteristiche del sistema ferroviario, che muove elevate quantità di passeggeri e merci ogni anno, e dove anche un singolo incidente può avere conseguenze molto gravi, i valori assoluti in termini di incidentalità non si prestano a interpretazioni e a confronti statistici diretti, ad esempio rispetto alla singola annualità precedente. Per questo motivo risulta più significativo rife-

DATI CARATTERISTICI [Rete IT] al 31/12/2023
16.096 km di [Rete RFI]
1.542 km di [Reti Regionali Interconnesse]
394,4 Mln treni km di cui il 4,7% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
5.320 passaggi a livello, il 23% circa sulle [Reti Regionali Interconnesse]
rete coperta da sistema di protezione della marcia del treno al 95% circa
circa il 97% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
circa 53.370 Mln passeggeri-km
circa 26.352 Mln tonnellate-km
20.028 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavaleavia, sottovia, gallerie)
3.222 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
30.215 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
45.463 segnali
52.269 addetti con mansioni di sicurezza
Circa 4 Mln di treni in un anno

SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI DA ANSFISA [Rete IT] al 31/12/2023
10 Gestori dell'infrastruttura (i rimanenti 2 Gestori delle reti regionali interconnesse operano sulla base delle previgenti autorizzazioni)
47 Imprese ferroviarie, di cui:
23 di trasporto Merci/Merci Pericolose
14 di trasporto Passeggeri
4 di trasporto Merci e Passeggeri
1 di trasporto Merci e Manovra
5 di solo servizio di Manovra
38 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine
14 Centri di formazione

(Fonte: ANSFISA)

Figura 4 – Il contesto analizzato: rete, traffico, operatori.

rirsi, piuttosto che al singolo anno, all'andamento complessivo nel medio o lungo periodo. La tendenza, come detto, è sostanzialmente stabile da diversi anni, quindi, questo vuol dire, che il livello di sicurezza raggiunto è piuttosto consolidato.

Altra osservazione importante è riferita al 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: ancora una volta, da parte dell'Italia, c'è il rispetto dei valori di riferimento per tutte le categorie di rischio stabilite a livello europeo.

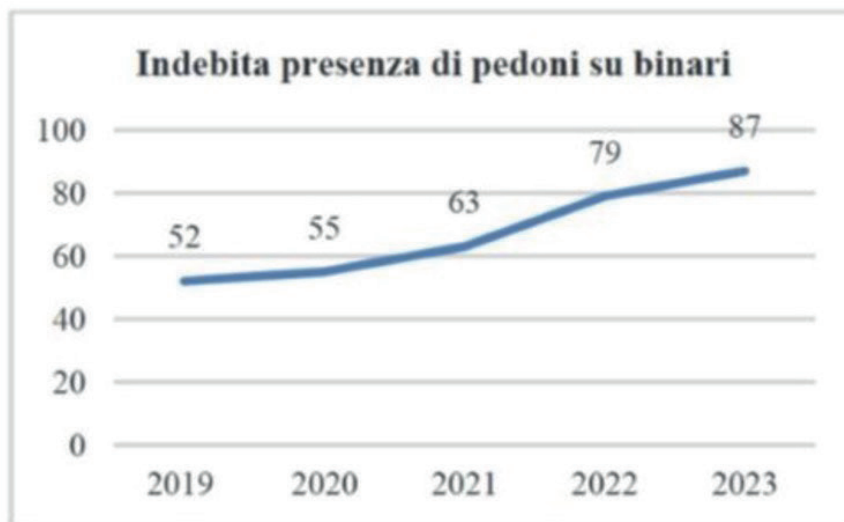
Aspetto più di merito che emerge dalle analisi proposte nella Relazione, è che le conseguenze più gravi in termini di vite umane, si registrano, in larga parte, nelle indebite presenze di pedoni sui binari. Sono 67 i decessi rientranti in questa casistica pari a circa il 90%. Un dato che schiaccia gli altri che seguono. Basti pensare che in contesti manutentivi si sono registrati 5 decessi, e i rimanenti 2 sono legati alle indebite presenze di veicoli stradali. Meno impattanti quindi i processi di mal funzionamento squisitamente ferroviari come ad esempio i deragliamenti.

- Come fronteggiare la criticità dei pedoni sui binari: misure strutturali e sensibilizzazione

Essendo la presenza indebita di pedoni sui binari la principale causa di decessi e di incidenti in ambito ferroviario, l'Agenzia ha ribadito nella Relazione la necessità di eseguire analisi e valutazione delle criticità attivando collaborazioni con tutti i soggetti interessati, anche istituzionali, per realizzare una mappatura delle zone a più elevata probabilità di investimento e individuare, per tali zone, adeguate misure di sicurezza mirate.

Tra le proposte sollecitate a gestori e imprese sono elencate una serie di azioni che possano contribuire ad arginare questo fenomeno:

- rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria;
- eliminare o rendere non fruibili



(Fonte: ANSFISA)

Figura 5 – Incidenti significativi dovuti all'indebita presenza pedoni.

alle persone non autorizzate i manufatti e gli edifici in disuso presenti nelle aree ferroviarie;

- realizzare sovrappassi o sottopassi per sostituire gli attraversamenti a raso ad uso dell'utenza ferroviaria;
- ubicare gli attraversamenti di servizio, ove non eliminabili, ad adeguata distanza dagli accessi alle banchine;
- implementare sistemi di sorveglianza;
- promuovere campagne di informazione e sensibilizzazione dell'utenza, indirizzate a tutte le possibili tipologie di utenza (in termini di età, nazionalità, genere, ruolo).
- Passaggi a livello: un'azione congiunta tra attività di soppressione, mitigazione dei rischi, segnalazione tecnologica e ispezioni

Una tendenza interessante che emerge nella Relazione è quello relativo ai Passaggi a Livello, snodo potenzialmente critico sia in termini di circolazione che di sicurezza. Dal 1995 a oggi è stato soppresso circa il 60% dei passaggi a livello esistenti e questo ha portato effettivamente negli anni a consistenti riduzioni degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello e a

una conseguente riduzione del numero complessivo delle vittime.

Al 31 dicembre 2023 il numero totale dei passaggi a livello (PL) è di 5320 unità, di cui 4072 su Rete RFI e 1248 sulle Reti Regionali Interconnesse.

Pur richiedendo la prosecuzione nell'attività di soppressione dei PL, ai Gestori dell'infrastruttura ferroviaria è stato chiesto di eseguire o aggiornare l'analisi e la valutazione delle criticità connesse ai passaggi a livello presenti sulla rete di competenza, al fine di realizzare una mappatura di quelli a più elevata probabilità di incidente identificando le priorità d'intervento tese a ridurre la probabilità di accadimento, nonché di monitorare l'attuazione e l'efficacia delle azioni previste. Dal punto di vista del miglioramento tecnologico, è stato chiesto ai gestori di prevedere i collegamenti di sicurezza con i segnali di protezione lato ferrovia per i PL a semi-barriere che non ne erano dotati.

Intensa inoltre è stata, a partire dal gennaio 2023, la campagna di ispezioni specifiche sui passaggi a livello, attività svolta congiuntamente da entrambe le DG competenti (Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie e Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali) in quanto la gran parte

degli incidenti ai PL è riconducibile ad infrazioni del codice della strada o, comunque, a indebiti comportamenti degli utenti lato strada, ed è quindi importante migliorare la consapevolezza degli utenti e il ruolo dei gestori stradali nell'applicazione di misure mitigative come, per esempio: segnaletica stradale sempre presente e correttamente visibile, modifiche alla viabilità locale, installazione di bande rumorose e di dispositivi rallentatori di velocità.

- Problematiche nei contesti manutentivi e nei cantieri di lavoro

L'Agenzia richiede, agli operatori ferroviari, il puntuale presidio delle attività connesse al processo manutentivo sollecitando miglioramenti sia in fase di programmazione che nell'esecuzione e nel controllo delle attività, anche svolte da fornitori, e nella registrazione dei relativi esiti.

Così come sottolinea che, pur essendo la manutenzione dell'infrastruttura e dei rotabili un'attività indispensabile per garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, essa deve essere svolta in condizioni di massima sicurezza. Un cantiere che non rispetta le regole può creare gravi danni ai convogli ferroviari e alla sicurezza della circolazione e, nello stesso tempo, mettere a rischio il personale che opera nel cantiere. Dopo l'incidente di Brandizzo, occorso il 30 agosto 2023 che ha causato la morte di cinque operai di una ditta appaltatrice, ANSFISA ha ribadito l'importanza della formazione e della qualificazione del personale impiegato nelle lavorazioni sia dei gestori dell'infrastruttura che delle imprese appaltatrici e subappaltatrici, con ruoli di sicurezza sull'attività di manutenzione. La raccomandazione emanata dopo gli eventi di Brandizzo, ha richiamato tutti i Gestori allo scrupoloso rispet-

to delle regole di sicurezza vigenti e a fornire assicurazione che le disposizioni siano rispettate anche dalle ditte appaltatrici e dai loro dipendenti che operano sull'infrastruttura ferroviaria.

Altro aspetto strategico su cui ANSFISA continua ad insistere in termini di attenzione e investimento è quello del Fattore Umano. Oltre alle procedure e alle soluzioni tecnologiche che coadiuvano le operazioni di controllo, infatti, il rafforzamento negli addetti ai lavori della consapevolezza del ruolo svolto e dei rischi ad esso connessi attraverso iniziative di formazione, divulgazione e sensibilizzazione può risultare decisivo nella prevenzione di incidenti e pericoli. ANSFISA promuove, inoltre, lo sviluppo della Just Culture, affinché eventuali situazioni di rischio o di errore vengano segnalate dal personale stesso, per prevenire eventi indesiderati (Da: Focus ANSFISA, RELAZIONE ANNUALE SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE INTERCONNESSE, 30 settembre 2024).

Nazionale: Master universitario di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari (A.A. 2024/2025)

Sono aperte le iscrizioni al Master di secondo livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari, giunto alla sua ventesima edizione (Fig. 6). Le domande di ammissione dovranno essere presentate entro 31 gennaio 2025, 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, ATAC, BPS Deployment, Ferrotramviaria

Engineering, GCF (Generale Costruzioni Ferroviarie), Hitachi Rail STS, IDOM, Salcef Group e Siemens Mobility, si propone di realizzare un percorso formativo finalizzato 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. Possono presentare domanda di ammissione anche i laureandi che conseguiranno il titolo entro il 31 marzo 2025. 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 un massimo di 35 allievi.

La quota di iscrizione al Master è di € 3.000,00. Le Aziende partner mettono a disposizione borse di studio da € 3.000,00 lordi ai primi 15 candidati ammessi al Master, che frequenteranno in aula almeno il 75% delle ore di didattica. Il Master richiede un impegno a tempo pieno per 7 mesi, da febbraio a giugno 2025 per lezioni, lavori di gruppo e visite didattiche, da luglio a settembre per l'attività di stage; mentre la prova finale, con discussione del progetto elaborato durante il periodo di stage, è prevista nel mese di ottobre 2025.

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il Bando sul sito web del Master (<https://web.uniroma1.it/masteriisf/>) (Da: *Comunicato stampa Segreteria Master IISF, Roma, 29 novembre 2024*).





SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Ingegneria delle infrastrutture e dei sistemi ferroviari

Master universitario di 2° livello - a.a. 2024/2025

<p>Finalità Formare, attraverso un percorso multidisciplinare d'eccellenza, professionisti di alto livello con una visione sistemica del trasporto ferroviario e della mobilità.</p> <p>Destinatari Giovani Laureati di II livello in Ingegneria (nelle classi riportate nel Bando). Possono presentare domanda di ammissione anche i laureandi che conseguiranno il titolo entro il 31 marzo 2025.</p>	<p>Organizzazione Corso di studi di 60 crediti articolato in:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 comprese nel percorso formativo; ▶ elaborazione e discussione finale di un progetto.
---	--

**Per partecipare consulta il bando integrale sul sito: <https://web.uniroma1.it/masteriisf/>
Presenta la domanda entro il 31 gennaio 2025. 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.
Saranno erogate borse di studio da €3.000,00 lordi ai primi 15 ammessi al Master, che frequenteranno in aula almeno il 75% delle ore di didattica.*

Sede e durata: Roma, da febbraio a ottobre 2025.



(Fonte: Segreteria del MASTER IISF)

Figura 6 – La locandina istituzionale di presentazione del MASTER IISF di SAPIENZA Università di Roma (A.A. 2024-2025).