

## Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Lazio, Toscana: linee Roma-Firenze AV e Convenzionale, attivazione ERTMS

Circolazione ferroviaria sospesa sulla linea Alta Velocità Roma-Firenze dalla mezzanotte di sabato 11 aprile fino alle ore 15 di domenica 12 aprile per consentire l'attivazione dell'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), il più avanzato sistema europeo di supervisione e controllo della marcia dei treni.

Prevista una riduzione dell'offerta commerciale anche nella mattina di lunedì 13 aprile con il servizio che riprenderà regolarmente martedì 14 aprile. L'intervento interesserà in particolare la tratta Orvieto-Settebagni, ultimo tratto della Direttrice AV Roma-Firenze a essere equipaggiato con la tecnologia ERTMS, completando così l'adeguamento dell'intera rete alta velocità al sistema europeo di gestione del traffico ferroviario.

Con un investimento complessivo di circa 147 milioni di euro, in parte finanziati da fondi PNRR, l'attività si inserisce nel più ampio piano di potenziamento tecnologico e infrastrutturale di Rete Ferroviaria Italiana.

Durante il periodo dei lavori le linee Roma-Firenze AV e convenzionale non potranno essere percorse dai treni. Prevista una forte riduzione dei collegamenti con soluzioni di spostamento alternative percorrendo la linea Tirrenica.

Dalle ore 15 di domenica 12 la circolazione riprenderà prevedendo inizialmente una riduzione delle corse con allungamenti dei tempi di viaggio per i treni che percorreranno la linea convenzionale alternativa a quella

alta velocità. I collegamenti saranno visibili sui canali di vendita delle imprese ferroviarie. I treni AV, Intercity e Regionali riprenderanno a circolare regolarmente a partire da martedì 14.

Nello specifico

- dalla mezzanotte di sabato 11 aprile alle ore 15 di domenica 12 aprile interruzione della tratta Rovezzano-Settebagni (Roma-Firenze AV);
- dalle ore 14 di sabato 11 aprile alle ore 5 di domenica 12 aprile interruzione della tratta Orte-Roma Tiburtina (Roma-Firenze convenzionale);
- i sistemi di vendita sono in corso di aggiornamento e saranno acquistabili solo i collegamenti previsti con le modifiche nei tempi di viaggio.

Il rinnovo delle tecnologie con l'attrezzaggio del sistema ERTMS garantirà una maggiore affidabilità dell'infrastruttura determinando un miglioramento della regolarità della circolazione e della qualità del servizio. Oltre a prestazioni più elevate, permette anche un risparmio sui costi di gestione e manutenzione rispetto ai tradizionali sistemi di segnalamento. L'intervento rientra nei 2.800 km di rete finanziati con 2,5 miliardi di euro provenienti da fondi PNRR da ultimare entro giugno 2026, in coerenza con l'obiettivo strategico di estendere questa tecnologia all'intera rete gestita da RFI (Da: *Comunicato Stampa RFI, Gruppo FSI*, 10 marzo 2026).

#### Lombardia: Trenord supera gli 11 milioni di viaggiatori nel tempo libero nel 2025.

Il treno si conferma un mezzo di trasporto per il tempo libero in Lom-

bardia: nel 2025 oltre 11 milioni di passeggeri hanno raggiunto con Trenord le mete turistiche in estate e nei weekend. E 124mila clienti hanno scelto i pacchetti delle "Gite in treno", che propongono itinerari treno+esperienza e biglietti speciali verso i grandi eventi. Il dato è cresciuto del 20% rispetto al 2024: un trend costante, che conferma la sempre maggiore tendenza a scegliere il mezzo pubblico anche nel tempo libero.

Per la stagione invernale 2025/26, l'azienda ha riproposto i "Treni della neve", pacchetti treno+navetta+skipass per una o due giornate sugli scii nei comprensori di Aprica, Piani di Bobbio, Domobianca, Madesimo e Valmalenco. Con uno sguardo alla primavera, alle proposte già attive per una gita sui Laghi di Como e d'Iseo, si aggiungeranno nuovi itinerari e proposte, verso mete naturalistiche, di sport, città d'arte, esperienze.

"Il treno è un driver del turismo: le persone sono sempre più propense a scegliere i nostri mezzi nel tempo libero e i dati sono una continua conferma – commenta L. CESARINI, Direttore Commerciale Trenord. Incoraggiamo questa tendenza con una proposta sempre più ricca e con iniziative di rinforzo: abbiamo realizzato una nuova guida con Lonely Planet, che accompagna alla scoperta di destinazioni raggiungibili in treno; in più, premiamo chi preferisce la mobilità sostenibile all'auto grazie a un programma di *loyalty*. Ora la nostra sfida è quella olimpica: i nostri treni collegano Milano, la Valtellina e l'Aeroporto di Malpensa. Abbiamo potenziato l'offerta e i canali di vendita e assistenza: per i viaggiatori abbiamo anche attivato un *voicebot*, che risponde in più di venti lingue alle domande sull'evento. Questa è per noi una grande occasione per evidenziare come il treno sia un vettore fondamentale per la mobilità e per il territorio".

I risultati 2025 e le proposte per il 2026 sono stati presentati da Trenord in occasione di BIT, Fiera internazionale del turismo, che si svolge fino al 12 febbraio a Fieramilano Rho;

l'azienda ferroviaria lombarda è allo Stand L08 M05.

- I dati del turismo in treno in Lombardia

Sono 124mila i clienti che nel 2025 hanno scelto i prodotti delle “Gite in treno” di Trenord dedicati al turismo e ai grandi eventi. In particolare, in 80mila hanno acquistato i prodotti treno+esperienza verso destinazioni turistiche lombarde.

Come meta preferita fra le “Gite in treno” di Trenord si confermano i grandi laghi: i biglietti treno+battello sono stati scelti da 62mila clienti, che hanno trascorso la giornata navigando sul Lago di Como, di Garda, Maggiore, d'Iseo e di Lugano.

In treno anche per i grandi eventi: 43mila clienti hanno scelto i biglietti speciali di Trenord per assistere a manifestazioni fieristiche, musicali, culturali e sportive nel territorio lombardo. Su tutte, il Gran Premio d'Italia di Formula 1 a Monza, che ha visto un risultato eccezionale, con 36mila titoli speciali venduti.

Il 2025 ha celebrato il fascino senza tempo del treno storico: Trenord ha previsto un calendario di undici date, fra aprile e novembre. Tutte sono andate “sold out” in poche ore, a conferma del crescente interesse verso una forma di viaggio esperienziale.

- I “Treni della neve” per la stagione 2025/26

Il 2026 è iniziato con i “Treni della neve”, biglietti treno+navetta+skipass realizzati, per il terzo anno consecutivo, in partnership con Discovera, piattaforma che integra servizi turistici e di mobilità, e Snowit, hub digitale per organizzare una perfetta vacanza in montagna.

In pochi clic, sulla piattaforma si acquistano il viaggio in treno e in navetta verso i comprensori di Aprica, Valmalenco, Madesimo, Piani di Bobbio e Domobianca, più lo skipass per uno o due giorni.

- Il potenziamento per Milano Cortina 2026

In occasione dei Giochi, Trenord

ha potenziato le corse verso le gare a Milano e in Valtellina, per agevolare gli spostamenti di tifosi, appassionati e staff.

Dal 6 al 22 febbraio corrono sui binari ogni giorno 120 corse in più: le linee suburbane estendono il servizio in orario notturno su Milano e verso le principali destinazioni; sul collegamento fra Milano e la Valtellina circola un treno ogni mezz'ora fra le 4 di mattina e le 3 di notte. Per gli spostamenti da e per Malpensa Aeroporto, Malpensa Express è attivo dalle 4 di mattina alle 3 di notte. Complessivamente, l'offerta è di 2500 corse giornaliere.

Sono potenziati i presidi di personale di assistenza nelle stazioni, per il supporto ai passeggeri diretti alle gare olimpiche e a chi si sposta per altre ragioni.

Per aiutare i clienti a organizzare il viaggio, Trenord ha attivato Oly, il nuovo assistente vocale dedicato a Milano Cortina 2026. Attivo h24, Oly risponde in oltre 20 lingue a domande sugli orari dei treni, sulla circolazione in *real time*, su biglietti e assistenza e molto altro.

- Trenord premia chi viaggia in treno nel tempo libero

Grazie a Community, il programma *loyalty* di Trenord, la scelta di acquistare online i pacchetti delle “Gite in Treno” permette di accumulare Punti Verdi. L'iniziativa mira a valorizzare i viaggiatori che scelgono il treno come mezzo green per scoprire le bellezze del territorio nel proprio tempo libero, trasformando ogni escursione in un vantaggio concreto all'interno del sistema premiante dell'azienda (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 10 febbraio 2026).

### TRASPORTI URBANI

#### Lazio: Piano Strade, approvato progetto fattibilità per i territori municipali

Trenta milioni di nuove risorse, più 10 milioni del Dipartimento Lavori pubblici già disponibili per la

manutenzione straordinaria. In più, 5 milioni di euro per la manutenzione ordinaria. Prosegue l'attuazione del piano straordinario di manutenzione delle strade municipali, avviato dal Campidoglio dopo gli effetti delle piogge di gennaio e febbraio. La Giunta Capitolina ha approvato il progetto di fattibilità e l'investimento dedicato alle strade municipali.

Il piano rientra in un pacchetto più ampio di circa 100 milioni di euro destinati alla manutenzione della rete stradale sia la grande viabilità sia le strade municipali.

Per la grande viabilità sono previsti 55 milioni di euro destinati a completare il programma di rifacimento delle principali arterie cittadine.

Nello stesso tempo, i Municipi stanno lavorando alla definizione dell'elenco delle strade su cui intervenire, individuando le priorità. L'approvazione del progetto generale e la definizione delle strade da parte dei Municipi – sono fondamentali per rendere concreto il piano e avviare gli interventi sul territorio.

“Con questo nuovo stanziamento confermiamo l'impegno dell'Amministrazione per la manutenzione della rete stradale della città. Negli ultimi anni abbiamo già riqualificato oltre l'80% delle strade della grande viabilità, intervenendo con un programma di lavori senza precedenti. Le fortissime piogge dei mesi scorsi hanno però reso evidente la necessità di accelerare gli interventi anche sulle strade municipali. Per questo abbiamo deciso di destinare circa 100 milioni di euro al piano straordinario che ci consentirà di intervenire in modo rapido e puntuale nei diversi quartieri, grazie al lavoro condiviso con i Municipi per individuare le priorità su cui intervenire, e di concludere anche il Piano di riqualificazione della grande viabilità. È un lavoro concreto che ci permette di migliorare la qualità delle strade e rendere più sicura la mobilità in tutta la città”, ha dichiarato il Sindaco di Roma R. GUALTIERI.

“Roma Capitale investe ancora sul patrimonio viario con nuovi fondi e

procedure rapide. I lavori saranno realizzati utilizzando gli accordi quadro già attivi del Dipartimento, uno strumento che consente di attivare celermente i singoli cantieri e intervenire con maggiore efficacia sulla rete viaria cittadina, così da avviare a stretto giro gli interventi programmati insieme ai Municipi nei diversi quadranti della città”, commenta l’Assessora ai Lavori pubblici O. SEGNALINI (Da: *Comunicato Stampa Roma Servizi per la Mobilità*, 15 marzo 2026).

### TRASPORTI INTERMODALI

#### **Emilia Romagna: Bologna si veste di nuovo, Raben Italy rafforza i collegamenti con l’Europa**

Raben Group, da oltre 90 anni punto di riferimento nel mercato del trasporto groupage internazionale e Raben Italy, Business Unit italiana del Gruppo, si posizionano nel settore come leader per operatività, affidabilità e puntualità nelle consegne su tutto il territorio italiano, grazie anche al posizionamento strategico dell’Hub prioritario di Bologna per i collegamenti tra Nord e Sud.

Sul territorio italiano, Raben Italy garantisce una copertura capillare a livello nazionale, in particolare nel nord-centro Italia a Bologna. Il capoluogo emiliano consolida il proprio ruolo strategico nel panorama logistico nazionale e internazionale, diventando sempre più un punto di riferimento per le connessioni domestiche, ma anche tra l’Italia e il Centro-Est Europa. Grazie a una rete strutturata di collegamenti giornalieri, l’hub emiliano garantisce partenze regolari verso numerose destinazioni europee, con un focus particolare su Germania e Polonia, mercati chiave per l’interscambio commerciale.

Le connessioni dirette e giornaliere, con diversi hub logistici in Germania e Polonia consentono di raggiungere in modo capillare entrambi i Paesi, assicurando tempi di consegna rapidi e affidabili, generalmente com-

presi tra le 48 e le 72 ore. Un sistema efficiente che si traduce in oltre 250 spedizioni giornaliere movimentate sulle direttrici tedesche e polacche, a conferma della centralità operativa dello scalo bolognese.

Non solo. Bologna non si limita ai traffici internazionali, la filiale rappresenta infatti uno snodo fondamentale anche per la logistica nazionale, in pieno sviluppo in questo 2026: qui convergono le spedizioni provenienti dal Centro e Sud Italia, che vengono consolidate e rilanciate sulle principali linee nazionali e internazionali. La struttura, moderna e organizzata, è progettata per sostenere volumi crescenti e garantire elevati standard operativi. All’interno operano circa 30 professionisti tra personale d’ufficio, operatori di magazzino e autisti, impegnati quotidianamente nella gestione e nel coordinamento dei flussi logistici.

A supporto delle attività operative e della relazione con i clienti, Raben Italy utilizza strumenti digitali avanzati come la piattaforma myRaben, che consente di monitorare le spedizioni e stima dell’ETA e myOrder, che permette di ottenere preventivi rapidi. Altre tecnologie come SMARTOUR, che ottimizza l’efficienza operativa e il coordinamento delle consegne, semplificano ulteriormente la pianificazione delle consegne. Inoltre, gli autisti sono dotati di palmari che garantiscono aggiornamenti puntuali, mentre il sistema GPS TISLOG assicura il tracciamento continuo dei mezzi. Completa l’infrastruttura il servizio MyStock, strumento dedicato alla Contract Logistics, che consente ai clienti di affidare le proprie merci a terzi e stocarle nei magazzini di Raben Italy, assicurando qualità, affidabilità ed efficienza in ogni fase del processo logistico.

“Il potenziamento dell’hub di Bologna rappresenta un passaggio fondamentale nel nostro percorso di crescita in Emilia-Romagna e nel rafforzamento dei collegamenti sul territorio italiano, e tra l’Italia e il Centro-Est Europa”, commenta Y. PIOLETTI Branch Manager della filiale

di Bologna. “Grazie alle connessioni giornaliere verso Germania e Polonia e a una struttura moderna e organizzata, siamo in grado di offrire ai nostri clienti tempi di consegna rapidi e un servizio affidabile, con coperture capillari in 48-72 ore. Bologna non è solo un punto di transito strategico per i flussi internazionali, ma anche uno snodo centrale per la distribuzione nazionale, capace di collegare in modo efficiente Nord, Centro e Sud Italia. Questo ci consente di rispondere con flessibilità alle esigenze del mercato e di supportare concretamente lo sviluppo delle aziende del territorio.”

Con un’infrastruttura solida, collegamenti internazionali quotidiani e un ruolo sempre più centrale nella rete nazionale, Bologna si conferma così come uno dei principali poli logistici dell’Emilia-Romagna e un punto nevralgico per le connessioni tra l’Italia e l’Europa (Da: *Comunicato Stampa Raben Italy*, 3 marzo 2026).

#### **Piemonte-Lombardia: il nord ovest italiano vale il 44% del fatturato della logistica**

La Logistica riveste un ruolo strategico per il tessuto economico e produttivo del Nord Ovest, un territorio che genera il 33% del PIL nazionale, rappresenta il 38% delle esportazioni nazionali e oggi pesa per ben il 44% del fatturato della Logistica conto terzi in Italia. Secondo la ricerca dell’Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, in questa area del paese il settore ha registrato una significativa espansione di fatturato nel biennio 2021-2022, per poi evidenziare una flessione nel 2023, dovuta principalmente alla diminuzione delle tariffe di trasporto internazionale, a cui sono seguiti due anni di moderata crescita che nel 2025 ha assestato il mercato su un valore di circa 50 miliardi di euro.

La Logistica è un comparto che pesa complessivamente per circa il 9% del PIL nazionale, il cui ruolo è riconosciuto anche dalle aziende committenti del Nord Ovest: ben il 93% considera la Logistica un’attivi-

tà strategica o rilevante per il proprio business. Il settore sta attraversando una fase di profonda evoluzione, come testimonia la crescente adozione dell'Intelligenza Artificiale.

La ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano è stata presentata durante il convegno a Torino "Innovazione, AI e sostenibilità: il futuro della Logistica". Uno dei 60 differenti filoni di ricerca degli Osservatori Digital Innovation della PoliMi School of Management ([www.osservatori.net](http://www.osservatori.net)) che affrontano tutti i temi chiave dell'Innovazione Digitale nelle imprese e nella Pubblica Amministrazione.

"In una fase caratterizzata da forte incertezza e da un contesto competitivo sempre più complesso, la Logistica assume un ruolo centrale nel garantire continuità operativa, flessibilità e capacità di adattamento delle imprese - dichiara P. GIACOBBE, ricercatore dell'Osservatorio Contract Logistics - e questo è particolarmente evidente nel Nord Ovest, dove il settore ha un ruolo strategico per il tessuto economico. La Logistica non è più soltanto una funzione di supporto, ma una leva strategica che contribuisce in modo diretto alla resilienza delle filiere e alla creazione di valore per il sistema produttivo".

"L'Intelligenza Artificiale sta uscendo da una fase sperimentale per diventare uno strumento concreto a supporto dei processi logistici - afferma M. MELACINI, Direttore Scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics-. I dati mostrano come le aziende che hanno già adottato soluzioni di AI ne abbiano riscontrato benefici tangibili, in particolare in termini di qualità dei processi e livello di servizio. La sfida oggi non è solo tecnologica, ma riguarda la disponibilità dei dati, le competenze e la capacità di integrare l'AI all'interno dei modelli organizzativi e decisionali".

"La transizione verso una Logistica innovativa e sostenibile è già avviata, ma per diventare strutturale richiede un'evoluzione dei modelli di collaborazione di filiera e un forte investimento sulle competenze - sottoli-

nea D. FROSI, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics -. Gli interventi sugli immobili e sulle tecnologie sono fondamentali, ma da soli non bastano: servono relazioni di filiera più mature, condivisione delle informazioni e persone in grado di governare il cambiamento. In questo senso, sostenibilità ed evoluzione organizzativa devono procedere insieme".

La Logistica in Italia e nel Nord Ovest. Il Nord Ovest concentra il 33% del PIL nazionale, il 38% delle esportazioni, il 35% degli occupati e il 29% delle imprese. E si conferma l'area a maggiore rilevanza per la Logistica conto terzi, generando il 44% del fatturato nazionale del settore.

La percezione della Logistica da parte delle imprese del Nord Ovest è profondamente cambiata negli ultimi anni. Il 61% delle aziende committenti la considera oggi un'attività strategica con forte impatto sulle prestazioni aziendali, mentre il 32% la ritiene rilevante ma con un impatto più contenuto. Solo il 7% delle imprese la valuta come attività a basso valore aggiunto, segnale di una crescente maturità nella gestione dei processi logistici e di una maggiore consapevolezza del ruolo strategico della Logistica a supporto del business.

Negli ultimi quindici anni l'incidenza della Logistica conto terzi è aumentata in modo costante in Italia, passando dal 36,4% nel 2009 a circa il 43% nel 2023. Nel Nord Ovest, oggi il 71% delle aziende committenti affida all'esterno attività logistiche tradizionali, mentre il 12% estende la collaborazione anche ad attività a valore aggiunto. Le piccole imprese tendono a coinvolgere il fornitore logistico per singole attività specifiche, mentre le aziende medio-grandi adottano modelli di outsourcing più estesi e strutturati.

Il valore riconosciuto ai fornitori di servizi logistici è legato principalmente all'aumento della flessibilità (46%) e alla possibilità di modificare la struttura costo/servizio (36%). Seguono la riduzione dei rischi e il supporto alla business continuity (22%).

- L'AI nella Logistica.

L'adozione dell'Intelligenza Artificiale rappresenta uno dei principali driver di trasformazione della Logistica. Oggi il 30% delle aziende committenti ha già adottato soluzioni di AI in attività di Logistica e Supply Chain e l'81% di queste dichiara di aver riscontrato benefici concreti. L'adozione riguarda sia processi specifici sia attività trasversali, con il 13% delle aziende che utilizza l'AI su entrambe le dimensioni, il 25% focalizzato su singoli processi e il 15% su attività trasversali.

Nell'implementazione delle soluzioni di AI sono possibili due modalità: la sostituzione del lavoro umano o il potenziamento delle capacità dei lavoratori. I risultati evidenziano che solo una minoranza di aziende (11%) ha perseguito l'obiettivo di sostituire il lavoro umano, in particolare per le attività più semplici e ripetitive. In generale, la finalità prevalente rimane il potenziamento delle capacità umane (24%). Tale tendenza si confermerà nei prossimi tre anni: si prevede che la quota di aziende orientate al potenziamento raggiungerà il 34%, mentre quelle focalizzate sull'automazione e sostituzione dell'uomo raggiungeranno il 15%.

- La sostenibilità.

La transizione green è l'altro grande driver di sviluppo della Logistica e sta assumendo un ruolo centrale nelle strategie aziendali, richiedendo investimenti strutturali e una maggiore integrazione lungo la filiera. Il 20% delle aziende considera la transizione green come la priorità strategica, con interventi che riguardano l'intero processo logistico, dal trasporto al magazzino fino al packaging. In particolare, per quanto riguarda gli immobili logistici, le aziende stanno concentrando gli investimenti soprattutto su illuminazione (28%), gestione dei materiali (23%), impiantistica (22%) e strategie operative (12%), mentre in prospettiva futura cresce l'interesse verso impiantistica (26%), illuminazione (23%) e gestione dei materiali (21%).

Nel *green building*, il trend più rilevante riguarda lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità sostenibile

interne ai siti logistici, che nel 2025 ha coinvolto il 45% dei siti e che ha mostrato il trend di crescita più rilevante. Seguono le ribalte con portoni coibentati (21%), gli interventi di isolamento termico (16%), cool roof (9%) e soluzioni legate alla biodiversità (7%).

- Nota per il lettore.

L'edizione 2025 dell'Osservatorio Contract Logistics della PoliMi School of Management è stata realizzata in collaborazione con Assologistica, Alsea, ANITA, FIAP – Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali e INTRALOGISTICA ITALIA e con il supporto di Consorzio Dafne, 78 fornitori di servizi nella Logistica (Adecco Outsourcing, BCUBE, CAB LOG, CAL-Servizi Logistici, Cargoful, CMA CGM – CEVA Logistics, CLO SERVIZI LOGISTICI, DACHSER & FERCAM Italia, DACHSER Italy Food Logistics, DHL Supply Chain Italia, DSV – Global Transport and Logistics, FERCAM, FIEGE Logistics Italia, GEODIS CL Italia, Gi Group, Jungheinrich Italiana, Load Manager, Logista, ManHandWork, CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (MOST), Number 1 Logistics Group – Società Benefit, Poste Logistics, STEF Italia, Tesisquare, Transporeon, Trasporti Romagna, WCG-World Capital Group, Zucchetti Logistics; Adrilog Società Cooperativa Benefit, Alba, Gruppo Arcese, Beta 80, Bracchi, Brivio & Viganò, C.A.A. Cooperativa Autotrasporti Alimenta-

ri, CD Group, Chiapparoli Logistica, D.B. Group, ELPE, Energo Logistic, Excellera Intelligence, Futura, Generix, Geo FM, GLS Italy, Gulliver, H.ESSERS, Hyster-Yale, Icopower, iMiLOG, Innocenti Depositi, INOVYS LOGISTIC, Italtrans, J.A.S. JET AIR SERVICE, KNAPP Italia, LC3 Trasporti, LCS Group, Legur, Logistica Uno Europe, Messaggerie del Garda, Optit, Palletways Italia, PwC Italy, S.A.F.I.M., San Marino Mail Italia, Sealed Air, Servizi Logistici, Snatt Logistica, Stante Logistics, TIMOCOM, TRALFO TRASPORTI E SPEDIZIONI, Tuvia Italia, UBIQUICOM, W Executive, Deenova, PHSE, Step, UPS Healthcare), e 49 aziende committenti (Ariston Group, Automobili Lamborghini, Barilla G.&R. F.lli, BasicNet, Bosch, C.O.I.M., Clementoni, Coca-Cola HBC Italia, CONAD, Consorzio Dafne, Coop Alleanza 3.0, Coop Consorzio Nord Ovest, Daikin Air Conditioning Italia, De Cecco, DECATHLON, Délifrance, De'Longhi Group, Diageo, DMO, Dr. Schär, Ecor-NaturaSi, Electrolux, Finiper Canova Group, Franke Group, Gruppo Montenegro, Gucci Logistica, Haier Europe (Italia), Herambiente, IKEA Italia Retail, Iliad Italia, Kerakoll, Keyline, L.Lavazza, LATI Industria Termoplastici, Lechler, Loacker, Max Mara, Mediaworld, Moncler, Mondo Convenienza, Mondoffice/Raja, Nestlé, ROVAGNATI, SAFILO, Samsung SDS Italia, Sapio Life, Snam, Teva Italia, Zuegg).

Il Tavolo di Lavoro sul settore Logistics Real Estate & Intralogistica è realizzato con il supporto di Confluence, Dymation, Engel & Völkers Commercial Milano Lombardia, Engineering 2K, INCAS – SSI SCHÄFER GROUP, Swisslog Italia, Verity AG, WCG-World Capital Group, Alascom, ASSA ABLOY, BEUMER Group, DEMATIC, Hardis Group – Hardis Supply Chain, Heidelberg Materials, Kopron, Moveo Servizi, ROCKWOOL ITALIA, System Logistics, TGW Logistics, TRILUX Italia (Da: *Comunicato Stampa Osservatori Digital Innovation*, 12 febbraio 2026).

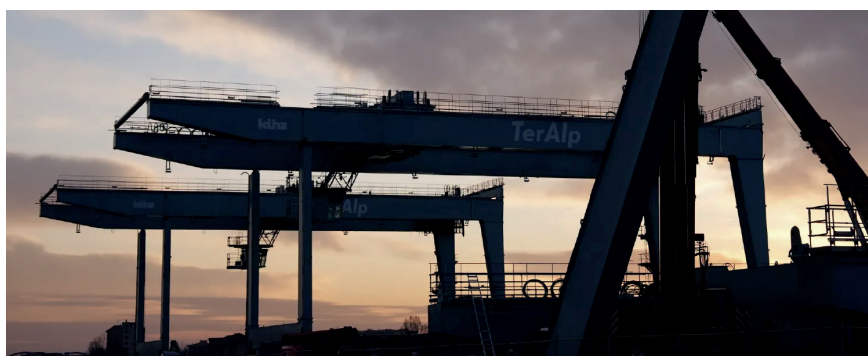
### Lombardia: Milano Smistamento, montate le prime tre gru

Un investimento da 120 milioni di euro per rafforzare il ruolo dell'Italia nei corridoi logistici europei. Il nuovo Terminal intermodale di Milano Smistamento entra nel vivo: TerAlp, società di FS Logistix e partecipata da Hupac, ha completato il montaggio delle prime tre gru elettriche a portale (Fig. 1).

Si tratta di un passaggio chiave nella realizzazione di uno dei progetti più rilevanti per l'intermodalità ferroviaria del Nord Italia, destinato a potenziare in modo significativo la capacità di scambio ferro-gomma e a intercettare la crescita dei flussi merci lungo l'asse Italia-Svizzera-Nord Europa, anche grazie alle gallerie ferroviarie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri.

Le gru elettriche a portale, movimentabili su rotaia, saranno centrali nelle operazioni di carico e scarico dei container, assicurando elevati standard di efficienza, sicurezza e sostenibilità ambientale. L'installazione rientra nel contratto da circa 31 milioni di euro, firmato nell'agosto 2024 con la società austriaca Kuenz, che prevede produzione, montaggio e messa in servizio di sei gru complesive.

Parallelamente proseguono le attività di realizzazione dei sottoservizi e degli impianti tecnologici funzionali al Modulo 1, così come avanzano le



(Fonte: FS Logistix, Gruppo FSI)

Figura 1 – Un investimento da 120 milioni di euro per rafforzare il ruolo dell'Italia nei corridoi logistici europei. Il nuovo Terminal intermodale di Milano Smistamento entra nel vivo: TerAlp, società di FS Logistix (Gruppo FS) e partecipata da Hupac, ha completato il montaggio delle prime tre gru elettriche a portale.

opere di armamento ferroviario che definiranno progressivamente l'assetto operativo del terminal.

“Con il nuovo terminal intermodale di Milano Smistamento rafforziamo l'impegno del Gruppo FS nelle grandi direttrici logistiche europee e acceleriamo una scelta strategica, spostare sempre più merci dalla gomma alla rotaia – ha detto l'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS, S. A. DONNARUMMA - Un investimento industriale che unisce competitività e sostenibilità, potenziando l'asse con la Svizzera e il Nord Europa e contribuendo in modo concreto alla decarbonizzazione dei trasporti. Non realizziamo solo un'infrastruttura, ma un nodo chiave di una rete logistica a basse emissioni, integrata con il territorio e capace di generare valore economico, ambientale e sociale”.

“L'installazione delle prime tre gru elettriche a portale segna un avanzamento fondamentale nella realizzazione del nuovo terminal intermodale di Milano Smistamento e conferma la solidità del percorso che stiamo portando avanti – ha dichiarato S. DE FILIPPIS, AD di FS Logistix - i terminal rappresentano il cuore dell'intermodalità, trasformando capacità ferroviaria in valore reale per le imprese e per il sistema logistico. Milano Smistamento è un investimento strategico per l'integrazione dei trasporti e per sostenere la crescita dei flussi internazionali. Si inserisce in una visione europea che stiamo concretizzando attraverso interventi mirati lungo i principali corridoi logistici del continente. Ne è un esempio l'acquisizione del terminal Mainhub di Anversa, che ci consente di presidiare un hub strategico e di ampliare capacità e connessioni a livello internazionale”.

Il nuovo terminal sorgerà su un'area di circa 240.000 m quadrati e sarà dotato di tecnologie di ultima generazione. L'infrastruttura sarà composta da 15 binari lunghi almeno 740 m – 10 dedicati alle operazioni di transbordo e 5 di supporto – organizzati in due moduli, ciascuno equipaggiato con tre gru elettriche a portale.

“Siamo molto orgogliosi della par-

tnership tra il Gruppo Hupac, socio di TerAlp, e FS Logistix” - ha aggiunto B. KUNZ, Presidente TerAlp. “La nuova piattaforma del terminal di Milano Smistamento offrirà un'importante opportunità per collegare in modo ancora più efficiente il mercato italiano e i suoi porti, attraverso l'asse ferroviario di pianura e il corridoio alpino, ai principali mercati del Nord Europa, fino al Benelux, alla Germania e all'Europa orientale. L'incremento di capacità che ne deriverà costituirà inoltre un ulteriore incentivo al trasferimento di volumi di merce dalla strada alla ferrovia”.

A pieno regime potrà gestire fino a 44 treni al giorno, con una capacità potenziale di circa 395.000 UTI all'anno, contribuendo in modo concreto allo shift modale dalla strada alla ferrovia e allo sviluppo sostenibile del trasporto merci tra Italia ed Europa.

Il progetto si inserisce nel più ampio piano di investimenti di FS Logistix, orientato alla realizzazione di terminal intermodali tecnologicamente avanzati, in grado di rispondere in modo efficiente, competitivo e a ridotto impatto ambientale alla crescente domanda di trasporto merci internazionale (Da: *Comunicato FS Logistix, Gruppo FSI, 25 febbraio 2026*)

### INDUSTRIA

#### Nazionale: Gruppo FS, perfezionata l'acquisizione del ramo d'azienda di Firema

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha finalizzato l'acquisizione di un ramo d'azienda avente ad oggetto gli asset operativi di Titagarh Firema, società attiva nella progettazione e realizzazione di veicoli ferroviari.

L'operazione si inserisce nel quadro delle iniziative di rafforzamento industriale previste dal Piano Strategico 2025–2029 e contribuisce al consolidamento della filiera produttiva a supporto del programma di investimenti del Gruppo.

Nel corso del 2025 sono già state

completate iniziative di integrazione verticale nei comparti del turismo e del trasporto merci, confermando l'integrazione lungo la filiera industriale come leva strategica per rafforzare resilienza, autonomia operativa e competitività.

L'ingresso di Firema nel perimetro FS, attraverso la sua controllata FS Fabbrica Italiana Treni, consente di rafforzare le capacità industriali nel comparto del materiale rotabile e di migliorare il coordinamento tra attività di progettazione e costruzione, con benefici attesi in termini di gestione delle commesse, controllo dei costi, presidio delle forniture critiche e tempi di produzione.

L'operazione garantisce inoltre continuità industriale agli asset oggetto di acquisizione, a valle del percorso di risanamento avviato nel 2025 nell'ambito della composizione negoziata della crisi societaria, e consente la stabilizzazione delle competenze tecniche e produttive connesse (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FSI, 4 marzo 2026*).

#### Veneto: LetExpo 2026, il punto sulla logistica

Il MIT partecipa alla quinta edizione di LetExpo, la fiera di riferimento per il settore del trasporto e della logistica a Verona con la presenza del Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI. Promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiere, LetExpo si conferma un appuntamento centrale per il confronto tra istituzioni, imprese e operatori, in una fase strategica per la crescita del Paese e il rafforzamento del sistema infrastrutturale nazionale.

Nel corso della mattinata, il Ministro SALVINI ha ribadito la centralità della logistica e dei trasporti per lo sviluppo economico e la competitività dell'Italia, richiamando alcune delle principali opere strategiche: Alta Velocità, Tunnel del Brennero e Ponte sullo Stretto, ribadendo la necessità di imprimere un cambio di passo, ridurre gli ostacoli burocratici e accelerare i processi che ancora rallentano

investimenti fondamentali per il futuro nazionale.

Un focus particolare è stato dedicato al sistema portuale. Sul fronte di Porti d'Italia S.p.A., il Ministro ha evidenziato l'impostazione introdotta dal MIT per rafforzare il coordinamento delle risorse destinate ai porti italiani, definendo priorità specifiche per i diversi scali e puntando a una gestione più efficiente degli investimenti. Nel suo intervento, Salvini ha inoltre ricordato il ruolo di Verona nei Giochi di Milano Cortina 2026, sottolineandone la centralità nella chiusura dei Giochi Olimpici e nell'apertura dei Giochi Paralimpici, sottolineando l'importanza di garantire parità e adeguato spazio agli atleti paralimpici.

A margine dell'inaugurazione, il Ministro ha visitato gli stand del MIT, realizzati in collaborazione con RAM S.p.A., il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e ANSFISA. Negli spazi del Dicastero si terranno ogni giorno sportelli dedicati agli incentivi e panel tematici sui principali dossier di competenza del Ministero (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 10 marzo 2026).

### **Nazionale: Osservatorio OICE/Informatel sulle gare pubbliche di ingegneria e architettura, aggiornamento di febbraio 2026**

Forte ripresa a febbraio (132,5 mln) della domanda di servizi tecnici anche grazie al boom degli appalti integrati. Il primo bimestre 2026 (197 mln.) migliora con il dato di febbraio ma è tra i più bassi dell'ultimo decennio sui valori del 2019 (194 mln.). Rispetto al primo bimestre 2025, forte calo dei bandi sopra soglia UE (-50,0%) e crollo degli Accordi Quadro (-85,5%). Fra le gare più importanti quelle di ASPI per monitoraggi e di IRE (Infrastrutture Recupero Energia) per ospedale di Pietra Ligure.

LUPOI, OICE: "Il mercato è ai livelli del 2019, subito anticipazione obbligatoria e adeguamento delle tariffe, ormai ferme a 10 anni fa". L'ag-

giornamento dell'Osservatorio OICE/Informatel sul mercato dei servizi tecnici mostra, a febbraio, un'importante crescita del valore delle gare. Infatti, il valore dei bandi, ottenuto sommando l'importo delle gare per servizi di ingegneria (106,3 mln) al valore della progettazione esecutiva compresa negli appalti integrati (26,2 mln), raggiunge l'importo complessivo di 132,5 mln, evidenziando un'impennata nel confronto con gennaio (+104,8%). Non bene invece il raffronto con il primo bimestre del 2025, che riporta un calo del 41,9%, un dato che è frutto del miglioramento dell'ultimo mese rispetto al disastroso mese di gennaio.

Tuttavia, osservando il mercato da una prospettiva più ampia, anche sulla base dei dati raccolti nel periodo 2018-2024, continua a evidenziarsi un quadro che pare anticipare una tendenza nuovamente negativa. Infatti, confrontando il valore dei bandi del primo bimestre negli anni dal 2018 al 2026, quello dell'anno appena iniziato riporta uno tra i valori più bassi, intorno ai livelli del 2019.

Fra le gare di maggiore rilievo per l'affidamento di servizi di ingegneria e architettura emergono quelle di Autostrade per l'Italia S.p.A. che pubblica un bando per la sorveglianza visiva dei siti di interesse geotecnico, strutture di sostegno e presidio roccioso della rete in gestione ad Autostrade per l'Italia per un valore di 13,3 mln. e di IRE spa Infrastrutture Recupero Energia di Genova con un bando di progettazione per la realizzazione di

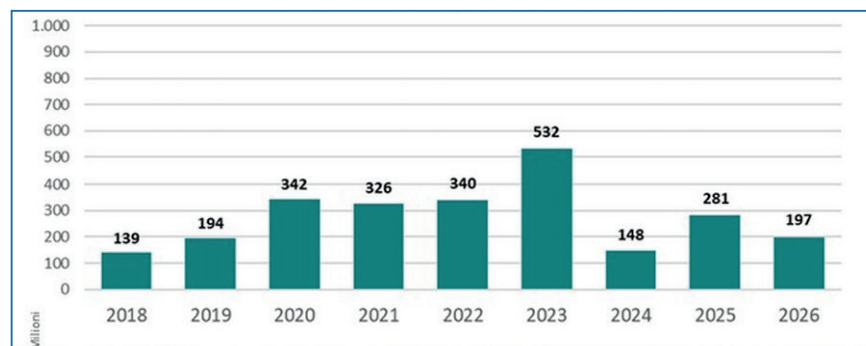
un nuovo ospedale "Santa Corona" di Pietra Ligure (Sv) (12,7 mln).

Così commenta i dati di febbraio il Presidente OICE, G. LUPOI: "Questi primi due mesi confermano la tendenza di ridimensionamento del mercato dei servizi tecnici che, a parte la pausa del 2024, aveva visto la domanda pubblica esplodere con il PNRR. Ad oggi siamo torna ai livelli del 2019 e dovremo verificare gli effetti legati alla prosecuzione degli interventi legati al PNRR che, con altre fonti finanziarie, andranno oltre le scadenze prefissate. Il tutto sullo sfondo di scenari di politica internazionale che ci si augura non compromettano i processi di internazionalizzazione in atto avviati da molte società e studi che guardano, dopo il PNRR e il Superbonus, alle opportunità dei mercati internazionali.

Sul mercato domestico emerge sempre più la necessità di ripristinare una maggiore concorrenza e trasparenza, di adeguare tariffe ormai obsolete, non congrue rispetto alle sempre maggiori prestazioni non quotate e soprattutto di rendere obbligatoria la disciplina dell'anticipazione e parificandola a quella dei lavori" (Fig. 2).

Le gare per tutti servizi di ingegneria e architettura (esclusi gli appalti integrati) rilevate a febbraio

sono state 143 e hanno raggiunto un importo di 106,3 mln, evidenziando un andamento del mercato solo apparentemente positivo. Infatti, a fronte di un'impennata su gennaio 2026 (+100,8%), il primo bimestre



(Fonte: OICE)

Figura 2 – Valore servizi tecnici nei primi due mesi dell'anno (per il valore è stato considerato l'importo dei servizi di architettura pura e quello della progettazione esecutiva affidata mediante appalto integrato).

dell'anno (con complessivi 159,3 mln) evidenzia un consistente calo del 41,9% sullo stesso periodo del 2025.

Diversamente, per quanto riguarda le gare di sola progettazione, nel mese di febbraio il mercato evidenzia un andamento estremamente positivo, sia nel breve che nel lungo periodo, con un'impennata sul mese precedente (+230,9%). Il primo bimestre dell'anno (con 58,0 mln) evidenzia un +55,0% sullo stesso periodo dell'anno precedente.

I bandi per accordo quadro rilevati a febbraio sono stati 14, pari al 9,8% del totale dei bandi per servizi di ingegneria e architettura pubblicati, il loro valore di 18,5 mln. ha rappresentato invece il 17,4% dell'importo totale. Rispetto a gennaio 2026, si rileva un'impennata nel numero (+133,3%) a fronte di un +79,2 in valore.

Decisamente negativo, al contrario, il confronto del primo bimestre sullo stesso periodo dell'anno precedente, con un crollo in valore dell'85,5%. A febbraio 2026, le gare rilevate per appalto integrato sono state 79, con un importo della progettazione esecutiva compresa stimato in 26,2 mln. Rispetto al mese di gennaio, si evidenzia un'impennata sia nel numero delle gare (+113,5%), che nel valore dei servizi di progettazione compresi stimato (+123,1%).

Il confronto del primo bimestre 2026 con lo stesso periodo dell'anno precedente è decisamente positivo: +8,4% nel numero delle gare; +419,6% nel valore dei servizi relativi alla progettazione esecutiva.

A febbraio, in un contesto europeo che segna, nel breve periodo, una crescita del numero delle gare UE (+39,7% in confronto a gennaio), a fronte di una flessione del 10,8% su febbraio 2025, l'Italia, con 69 bandi, registra un deciso segno positivo, sia sul mese precedente (+72,5%), che nel confronto con febbraio 2025 (+19,0%). Anche il primo bimestre vede una crescita del 13,5% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Per quanto riguarda gli interventi in PPP (sia avvisi per sollecitare propo-

ste da parte di promotori, sia avvisi di gara su PFTE di concessioni), che nel 2025 hanno raggiunto un valore complessivo di 9,7 mld., a tutto febbraio valgono 2,3 mld, con un +382,0% (Da: *Comunicato Stampa OICE*, 11 marzo 2026).

**VARIE**

**Piemonte: Torino-Lione, presentata la prima talpa per lo scavo del tunnel di base in Italia**

La gigantesca macchina, lunga 235 m, è stata consegnata nella fabbrica di Herrenknecht in Germania da dove verrà trasferita sul cantiere a Chiomonte, in Val di Susa

È lunga come due campi da calcio (Fig. 3), pesa migliaia di tonnellate ed è progettata per scavare in diverse situazioni geologiche con coperture fino a 2.000 m di roccia. La prima delle due maxi frese destinate al versante

italiano del tunnel di base del Moncenisio, cuore della futura linea ferroviaria Torino-Lione, è stata consegnata ufficialmente nello stabilimento Herrenknecht in Germania dove è stata costruita per il raggruppamento di imprese UXT (Itinera, Ghella e Spie Batignolles).

La TBM è destinata al cantiere di Chiomonte, in Val di Susa, dove realizzerà la seconda discenderia prima di proseguire con lo scavo della galleria sud del tunnel di base, già iniziato sul lato francese, avanzando sotto la montagna fino a Susa. A regime nei prossimi anni, saranno 7 le frese che realizzeranno il 75% degli scavi del tunnel di base in Italia e Francia.

Alla cerimonia di consegna, sancita dalla rotazione della testa della TBM, hanno partecipato il presidente D. BURSAX e il direttore generale M. BUFALINI di TELT, la società binazionale italo-francese responsabile della realizzazione e della futura ge-



(Fonte: TELT)

Figura 3 – È stata presentata nello stabilimento Herrenknecht in Germania la prima delle due maxi frese destinate a scavare il versante italiano del tunnel di base del Moncenisio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. La TBM, lunga come due campi da calcio e dotata di una testa dal diametro di 10,16 m, è destinata al cantiere di Chiomonte, in Val di Susa, dove realizzerà la seconda discenderia prima di proseguire con lo scavo della galleria sud del tunnel di base.

stione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, le imprese del raggruppamento UXT, e della direzione lavori IS2P (FS Engineering, ARX, Systra, Setec), oltre al console italiano a Friburgo P. FALCONE e la vicepresidente della Regione Piemonte, E. CHIORINO. Sono intervenuti da remoto il Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture italiano M. SALVINI e il Ministro dei Trasporti francese P. TABAROT.

M. BUFALINI, Direttore generale di TELT:

“In questo momento tocchiamo con mano i lavori della Torino-Lione che sono in pieno svolgimento: questa TBM ci dà la consapevolezza che l'opera entra ora in una nuova fase anche sul versante italiano. Il collegamento rappresenta una grande infrastruttura europea, pensata per rafforzare la mobilità sostenibile e l'integrazione tra i territori. Allo stesso tempo è una sfida tecnica di straordinaria complessità, resa possibile grazie al sostegno e alla collaborazione dei governi e dell'Europa, che continuano a credere nel valore strategico di questo progetto”.

D. BURSAUX, presidente di TELT:

“Mentre sono già stati scavati quasi 50 km di gallerie, di cui 20 km per il solo tunnel, il cantiere del tunnel di base del Moncenisio conoscerà una forte accelerazione nei prossimi mesi e negli anni a venire, con sette nuove frese) che scaveranno simultaneamente in Francia e in Italia. Non siamo soltanto il più grande cantiere di infrastruttura ferroviaria attualmente in attività sul nostro continente, con già più di 3.000 donne e uomini al lavoro: siamo anche i costruttori di un nuovo collegamento che ci permetterà di vivere in un'Europa meglio connessa e più sostenibile.”

W. MASI, Area Manager di Itinera e Presidente UXT:

“La consegna di questa TBM rappresenta una tappa fondamentale per l'avvio delle attività di scavo sul versante italiano del tunnel di base. Per il raggruppamento UXT è motivo di grande orgoglio poter contribuire

alla realizzazione di un'infrastruttura strategica per l'Europa, mettendo in campo competenze ingegneristiche, tecnologie avanzate e una collaborazione internazionale che sarà decisiva per affrontare una sfida costruttiva di questa portata”.

E. CHIORINO, Vicepresidente e Assessore al Lavoro della Regione Piemonte:

“La consegna della prima fresa destinata allo scavo del tunnel di base lato italiano è un momento importante e simbolico. Questa cerimonia rappresenta un passo concreto verso la realizzazione di un'infrastruttura strategica per l'Italia e l'Europa tutta. La Torino-Lione è una scelta di futuro che rafforza collegamenti, competitività e opportunità di sviluppo del territorio. Ma è anche un grande progetto di lavoro, che già attualmente coinvolge centinaia di persone nei cantieri e che nei prossimi anni genererà importanti occasioni occupazionali. Come Regione Piemonte stiamo accompagnando con decisione questo percorso e lo stiamo facendo attraverso politiche attive del lavoro e della formazione, affinché le opportunità create dalla Torino-Lione possano tradursi in lavoro e crescita per il nostro territorio. Lo facciamo nella convinzione che investire nelle infrastrutture significhi investire anche nelle competenze e nel capitale umano, nell'occupazione di qualità e nel futuro della nostra Nazione.”

- Nel cuore della mega-macchina che costruisce la galleria mentre la scava

La fresa ha una lunghezza complessiva di 235 m ed è composta da una testa dal diametro di 10,16 m e da uno scudo esterno che protegge il personale e la macchina durante lo scavo, permettendo di installare in sicurezza i conci prefabbricati che compongono il rivestimento della galleria.

La TBM è dotata di 13 motori capaci di generare una potenza totale di 4.550 kW e avanzerà di circa 10 m al giorno per mezzo di cilindri idraulici che poggiano sui conci. Il tipo di

avanzamento di questa TBM è semplice e costante lungo tutta la galleria, indipendentemente dalla qualità del terreno.

Per rispondere specificatamente ai bisogni di questo tratto di tunnel è stata costruita una TBM bimodale (“dual mode”), realizzata per attraversare sia rocce dure, operando in modalità “open mode”, sia terreni sciolti sottofalda, mediante modalità “closed mode”.

Nello scavo in “closed mode”, l'evacuazione dello smarino avviene utilizzando al posto del nastro trasportatore un circuito chiuso (*slurry system*) costituito da un frantoio capace di ridurre la dimensione delle rocce scavate e da una tubazione in grado di trasportare una miscela di acqua, bentonite e materiale frantumato fino all'esterno. Per affrontare questi tratti di scavo la TBM è dotata inoltre di una camera di compressione/decompressione iperbarica, nell'eventualità di attività umane in ambiente iperbarico, nonché di un sistema di navetta pressurizzata che consenta l'uscita del personale e la decompressione rallentata per periodi più lunghi senza pregiudicare il normale svolgimento dei lavori.

- Scavare nel cuore della montagna

La scelta di questo tipo di fresa è dovuta a diversi fattori: il tipo di geologia che caratterizza le zone di scavo, la grande profondità delle gallerie da realizzare (fino a 2000 m di sotto la montagna), la necessità di seguire ridotti raggi di curvatura in orizzontale e verticale e le alte temperature “naturali” presenti a queste profondità, messe in evidenza con il cunicolo esplorativo della Maddalena a Chiomonte che ha permesso di dimensionare questa nuova TBM.

- Il cantiere operativo CO3/4

Chiomonte è il principale cantiere italiano della sezione transfrontaliera; dal 2012 sito di interesse strategico nazionale, è il punto di accesso ai lavori per il tunnel di base del Moncenisio in Italia.

Nel cantiere sono previsti circa 30 km di scavo: con metodo tradizionale e con due frese dual mode. Oltre alle

due canne del tunnel di base saranno realizzate anche la discenderia Maddalena 2, i rami di collegamento tra le due canne, il sito di sicurezza sotterraneo di Clarea e la galleria artificiale all'imbocco Est di Susa.

Attualmente nel cantiere sono in corso le attività preparatorie per la ricezione della TBM: a gennaio sono terminati i lavori del nuovo svincolo di cantiere che consente la movimentazione di mezzi e materiali attraverso l'autostrada A32 (opera in committenza delegata Sitaf) ed è partita la realizzazione della paratia (tecnicamente "berlinese"), cui seguirà l'abbassamento del piazzale esistente per poi avviare lo scavo in tradizionale di circa 160 m della galleria Maddalena 2, da dove poi scenderà la fresa. La TBM sarà ora smontata e in un secondo momento sarà trasportata verso Chiomonte. Qui la testa con la parte dei motori sarà ri-assemblata sul piazzale per poi iniziare la sua discesa nella montagna nel 2027 dove dovrà scavare circa 10 km di tunnel per arrivare fino a Susa. Al picco delle attività, è previsto su questo cantiere l'impiego di circa 700 persone.

- Il punto sui lavori

La costruzione della sezione transfrontaliera della nuova linea Torino-Lione, 65 km tra Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, procede sia all'aperto che in sotterraneo, in Italia e in Francia, con oltre 3.300 persone al lavoro. Un'infrastruttura complessa composta da due tunnel ferroviari paralleli, 4 discenderie e 204 *by-pass* di sicurezza. Al 28 febbraio 2026 sono stati scavati in totale più di 47 km di gallerie, di cui oltre 20 km di tunnel di base, pari a circa il 29% dei 164 km di gallerie previste per l'opera (Da: *Comunicato Stampa TELT*, 11 marzo 2026).

### **Nazionale: ANSFISA, Relazione Annuale delle Attività 2025, più controlli, più competenze, più innovazione**

Un modello di vigilanza sempre più mirato, fondato sulla lettura del rischio e sulla conoscenza operativa delle reti: è questo il filo condut-

tore della Relazione Annuale 2025 di ANSFISA, che fotografa un anno di crescita della capacità operativa e consolidamento metodologico su un perimetro infrastrutturale vasto e complesso. L'Agenzia, vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è chiamata a presidiare tre ambiti molto diversi, ferrovie, strade e autostrade, impianti fissi.

Nelle pagine della Relazione emerge con forza l'impegno a sostenere lo sforzo di tutto il settore verso la prevenzione. "Dagli adempimenti vogliamo passare alla cultura della gestione del rischio—dichiara D. CAPO-MOLLA, direttore di ANSFISA - i nostri ispettori non verificano solo la regolarità delle carte, ma valutano lo stato reale e il rischio operativo dell'opera. Sicurezza significa utilizzare l'analisi dei dati e l'osservazione diretta per intervenire preventivamente laddove i modelli matematici o l'esperienza sul campo segnalano una potenziale criticità. Superare la logica della pura conformità formale ci permette di essere molto più efficaci e di dare risposte concrete laddove il rischio è maggiore".

Nel 2025 questo approccio si è tradotto nell'intensificazione delle verifiche sul campo, nel rafforzamento degli strumenti regolatori, nelle partnership operative e nell'integrazione delle nuove tecnologie e degli strumenti digitali che rendono le attività di controllo più comparabili, tracciabili ed efficaci.

Sulle ferrovie, la vigilanza ha combinato supervisione di sistema e ispezioni operative, con una presenza più capillare sul territorio: nel corso dell'anno sono state svolte 130 attività ispettive su imprese ferroviarie, con 946 treni ispezionati e oltre 8.600 elementi verificati, affiancate da attività di audit e *follow-up* sui processi di sicurezza. Particolare attenzione è stata riservata ai punti sensibili della rete come i passaggi a livello e ai segmenti "ad alta sensibilità" come il trasporto delle merci pericolose. Al centro dei processi di vigilanza anche organizzazione, fattore umano e maturità dei sistemi di gestione della sicurezza.

Sul comparto stradale e autostradale, la sfida è quella del "rischio diffuso": un'estensione molto ampia, una pluralità di gestori e capacità operative eterogenee richiedono criteri di priorità basati sul rischio e standard di riferimento condivisi. Nel 2025 ANSFISA ha intensificato l'attività ispettiva arrivando a 3.536 km di rete ispezionati e quasi 600 opere d'arte verificate; inoltre, sulle gallerie della rete transeuropea, sono stati effettuati 50 sopralluoghi ispettivi a supporto della Commissione permanente, contribuendo ad accelerare i percorsi di messa in servizio e adeguamento secondo i requisiti della normativa europea.

Nel settore degli impianti fissi (metropolitane, tramvie, impianti a fune e altri sistemi), la Relazione evidenzia invece un incremento significativo delle attività di analisi e supervisione: 6.916 attività svolte, pari a circa +34% rispetto al 2024. In parallelo, ANSFISA ha continuato a lavorare su regole più moderne, efficienza dei procedimenti autorizzativi, qualificazione del personale e trasformazione digitale come leva di trasparenza e monitoraggio.

Un capitolo trasversale riguarda infine il dissesto idrogeologico, affrontato come fattore che incide direttamente su continuità e sicurezza delle infrastrutture del territorio. Nel 2025 il lavoro tecnico e di confronto ha portato alla pubblicazione del Libro Bianco sul dissesto idrogeologico e le infrastrutture di trasporto, che sarà accompagnato da un piano di iniziative territoriali nel 2026 per condividere conoscenze, buone pratiche e criteri di prevenzione a contatto con i contesti locali più esposti.

Tutti questi dati restituiscono una fotografia di un Paese che, pur avendo compiuto passi avanti sul fronte del monitoraggio e della capacità di intervento, deve continuare a investire in manutenzione programmata, competenze e omogeneità degli standard, per ridurre le fragilità accumulate nel tempo e rafforzare la prevenzione.

Il Direttore dell'Agenzia commentando i dati ribadisce che "la sicurezza non può essere un compito

## NOTIZIARI

delegato a un unico soggetto, ma il risultato finale di una sinergia tra chi progetta, chi gestisce e chi controlla. ANSFISA ha il ruolo di presidiare i metodi, definire gli standard e verificare il rispetto delle regole, anche per tale motivo ha finalizzato dei

protocolli di intesa con alcune Procedure che danno la possibilità di interpretare le norme, gli eventi calamitosi e le cause dei disastri naturali o antropici in maniera univoca. Tuttavia, la manutenzione quotidiana e la gestione operativa restano respon-

sabilità dirette dei soggetti competenti. Solo se ogni anello della catena mette la prevenzione al centro del proprio operato, il sistema Paese potrà contare su infrastrutture davvero resilienti” (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 23 febbraio 2026)

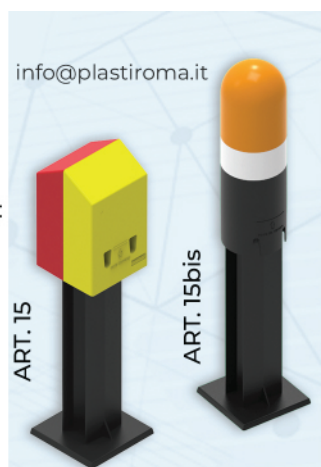
### PICCHETTI INDICATORI in materiale plastico

I Picchetti indicatori sono enti di piazzale di diverse forme e funzioni, quelli da noi proposte sono i seguenti:

- Picchetto indicatore per circuiti di binario CdB
- Picchetto indicatore punto informativo posticipato (PI posticipato)
- Picchetto limite speciale per CdB per im mobilizzazione dei deviatori telecomandati.
- Picchetto indicatore della posizione dei pedali di comando dei P.L. automatici
- Picchetto indicatore della posizione dei pedali B.E.

#### Proprietà migliorative:

- Peso ( $\approx 4$  Kg), decisamente ridotto rispetto al prodotto in uso;
- Maggior stabilità del prodotto in condizioni di pietrisco, grazie allo storico supporto utilizzato per la messa in posa delle cassette da CdB;
- Maggior durata delle colorazioni nel corso degli anni grazie al materiale plastico PC colorato sottoposto a trattamento anti-UV che compone il picchetto di cui è formato e la verniciatura dello stesso con i colori indicati;
- Prezzo estremamente ridotto rispetto al prodotto tradizionale, grazie al materiale, al peso ridotto, manutenzione, e facilità di gestione.



info@plastiroma.it



#### Copertura in plastica per picchetto indicatore in calcestruzzo da CdB

Per eliminare il problema della sverniciatura del picchetto, la nostra azienda propone una copertura in materiale plastico verniciato con trattamento anti-UV.

