Notizie dall'interno

Massimiliano Bruner

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: riprendono i viaggi dei treni storici

Con l'arrivo dell'autunno riprendono le corse dei treni storici: Trenord propone ad appassionati e curiosi otto nuove date per viaggiare a bordo di convogli d'epoca verso Como, Laveno Mombello e il Lago Maggiore, Asso e lungo la Brescia-Iseo-Edolo, che costeggia il Lago d'Iseo. Fra aprile e giugno già mille passeggeri hanno aderito all'iniziativa.

In particolare, i viaggi d'epoca con Trenord ripartiranno da domenica 13 settembre; il calendario prevede sei corse del convoglio composto da tre carrozze di prima classe AZ (130-136-137), costruite nel biennio 1924-25, il locomotore elettrico FNM E610-04 del 1949 e il locomotore elettrico FNM E600-3, costruito nel 1928. I mezzi, finemente restaurati con il supporto di FERROVIENORD, da Milano Cadorna porteranno i viaggiatori a Laveno Mombello, Como, Novara, Asso immersi in un'atmosfera degli anni Venti, sui sedili di velluto rosso cardinale delle carrozze di prima classe, con gli interni in legno. I viaggi saranno animati da personaggi in costume d'epoca, musicisti e voci che eseguiranno performance artistiche e teatrali.

A questa agenda si aggiungeranno due corse dell'Automotrice storica ALn 668-125, realizzata nel 1979 e oggi elegantemente restaurata, sulle sponde del Lago d'Iseo: i viaggi partiranno da Rovato verso Iseo o verso Pisogne.

Le date previste sono:

- domenica 13 settembre; Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 20 settembre: Milano Cadorna-Laveno Mombello Lago
- domenica 27 settembre: Rovato FN-Pisogne
- domenica 4 ottobre: Milano Cadorna-Asso
- domenica 18 ottobre: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 8 novembre: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 22 novembre: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 13 dicembre: Rovato FN-Iseo

Su trenord.it e App sono disponibili le informazioni sui biglietti speciali dedicati all'iniziativa, che comprendono il percorso di andata e ritorno sui convogli storici, più il viaggio di andata e ritorno su treni Trenord da tutta la Lombardia a Milano o Rovato e alle stazioni in cui i mezzi storici effettuano fermata (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 11 settembre 2026).

Nazionale: ferrovie, nel 2025 incidenti e vittime in calo, confermato il trend positivo della sicurezza ferroviaria

La Relazione Annuale sulla Sicurezza delle Ferrovie Interconnesse offre ogni anno un quadro aggiornato dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria in Italia e delle attività svolte da ANSFISA, quale Autorità Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Il documento analizza l'andamento degli incidenti e degli inconvenienti registrati sulla rete, ne approfondisce cause e dinamiche e restituisce una fotografia complessiva delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario, evidenziandone i principali trend nel medio e lungo periodo.

Trasmessa annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA), la Relazione illustra inoltre i risultati delle attività di regolazione, autorizzazione e supervisione svolte dalla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie dell'Agenzia, fornendo un quadro delle azioni messe in campo per il mantenimento e il continuo miglioramento dei livelli di sicurezza del sistema ferroviario nazionale. Azioni che si articolano in audit, ispezioni e controlli sui sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

La Relazione prende in esame l'intera rete ferroviaria nazionale interconnessa, composta da circa 18.000 chilometri di linee, oltre 5.000 passaggi a livello e più di 20.000 opere d'arte tra ponti, viadotti e gallerie. Su questa rete operano 10 gestori dell'infrastruttura, 103 imprese ferroviarie autorizzate e circolano ogni anno circa 4 milioni di treni.

Su questa rete, nel 2025, si sono registrati 100 incidenti significativi, cioè eventi che hanno comportato decessi, ferimenti gravi, danni rilevanti o interruzioni prolungate del servizio. Il dato, rapportato ai volumi di traffico, risulta leggermente inferiore al livello medio dell'ultimo decennio e rappresenta il valore più basso dell'ultimo triennio. Anche il numero complessivo delle vittime, pari a 79 tra decessi e feriti gravi, è risultato in diminuzione rispetto alle 86 registrate nel 2024.

Come già rilevato negli anni precedenti, continua ad emergere che la principale causa degli incidenti è riconducibile alla presenza indebita di persone sulla sede ferroviaria. Gli incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento rappresentano infatti 67 eventi, pari al 67% del totale degli incidenti significativi, mentre le relative vittime sono state 69, circa l'87% del totale.

Le altre tipologie di eventi registrate nel 2025 riguardano gli incidenti ai passaggi a livello, pari a 10

casi, le collisioni contro ostacoli che ingombrano la sagoma dei binari, i contesti manutentivi e i fenomeni di dissesto idrogeologico.

Particolarmente rilevante è il dato relativo agli incidenti più tipicamente ferroviari: nel 2025 non si sono registrati infatti deragliamenti di treni con conseguenze significative, un risultato che conferma il progressivo miglioramento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

L'analisi di lungo periodo evidenzia dunque come il sistema ferroviario italiano continui a mostrare un andamento positivo, sostenuto dal progressivo attrezzaggio delle linee con sistemi di protezione della marcia del treno, dalla riduzione e dall'ammodernamento dei passaggi a livello, dal rafforzamento dei Sistemi di Gestione della Sicurezza e dalle attività di supervisione svolte dall'Agenzia.

Anche per il 2025, in qualità di Autorità Nazionale di Sicurezza, ANSFISA conferma l'obiettivo indicato dalla normativa europea di perseguire il miglioramento continuo dei livelli di sicurezza. In questa prospettiva, particolare attenzione viene dedicata non solo all'analisi degli incidenti, ma anche allo studio dei loro precursori, dei fattori organizzativi, delle attività manutentive e delle interferenze esterne che possono incidere sul sistema ferroviario.

La Relazione fornisce infine, come accennato sopra, un quadro dettagliato dell'attività autorizzativa e certificativa svolta dall'Agenzia per i gestori e le imprese, delle autorizzazioni per veicoli e sottosistemi ferroviari e dell'intensa attività di supervisione condotta nel corso dell'anno, che ha visto 128 controlli sui gestori dell'infrastruttura e 155 attività sulle imprese ferroviarie, per un totale di 946 treni ispezionati e circa 8.700 elementi verificati

Parallelamente alla relazione sulle interconnesse, viene pubblicata la Relazione Annuale sulle Reti Ferroviarie Funzionalmente Isolate, che riguarda 13 linee e reti ferroviarie per un'estensione complessiva di circa 1.027 km. Si tratta di reti caratterizzate da differenti standard tecnologici e organizzativi e coinvolte da alcuni anni in un importante processo di adeguamento al modello europeo di gestione della sicurezza.

Nel 2025 sulle reti isolate si sono registrati 6 incidenti significativi, un dato sostanzialmente stabile rispetto agli anni precedenti. Gli eventi sono riconducibili principalmente a problematiche manutentive, all'indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria e ad altre interferenze con l'esercizio ferroviario.

La Relazione evidenzia inoltre il significativo avanzamento dei procedimenti di certificazione degli operatori: a fine 2025 risultavano infatti certificati da ANSFISA nove operatori ferroviari, rispetto ai cinque dell'anno precedente, mentre ulteriori certificazioni sono state completate nei primi mesi del 2026.

In conclusione, le due Relazioni confermano il progressivo miglioramento del sistema ferroviario nazionale e individuano le principali aree su cui concentrare l'attenzione nei prossimi anni: mitigazione del rischio legato agli attraversamenti indebiti, protezione della sede ferroviaria dalle interferenze esterne, ammodernamento dei passaggi a livello, rafforzamento dei processi manutentivi, monitoraggio del dissesto idrogeologico e diffusione di una sempre più solida cultura della sicurezza.

Per la lettura della intera Relazione Annuale sulla Sicurezza delle Ferrovie Interconnesse del 2025 e è possibile accedere al collegamento web https://www.ansfisa.gov.it/documents/20142/3194500/Relazione+annuale+sulla+sicurezza+delle+ferrovie+interconnesse_2025.pdf/e1c36d5c-a203-f55b-15db-2332cf54f9d0 (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 5 ottobre 2026).

Lombardia: treni a idrogeno, al via le prime corse prova sulla Brescia-Edolo

Il futuro della mobilità ferroviaria entra sui binari della Brescia-Iseo-Edolo. Nel periodo notturno il primo treno a idrogeno ha iniziato le corse prova sulla linea, segnando un passaggio decisivo per il progetto H2iseO e per il rinnovo del trasporto ferroviario regionale. Intorno alle 23.30 il convoglio Alstom HMU 214-004 ha lasciato l'impianto di manutenzione di Rovato, dando il via ai test dinamici. Le prove si sono concluse intorno alle 4 del mattino, dopo circa 170 chilometri percorsi tra Brescia e Iseo.

I test (Fig. 1) proseguiranno nelle seguenti settimane e serviranno a verificare il funzionamento degli impianti e dei sistemi di bordo. Successivamente prenderà il via l'esercizio sperimentale previsto nell'ambito del percorso autorizzativo di ANSFISA, passaggio necessario in vista dell'entrata in servizio commerciale dei nuovi treni.

Un investimento che vede il MIT in prima linea: alla Lombardia sono stati assegnati 84,5 milioni di euro di risorse PNRR per l'acquisto di sette treni a idrogeno.

Soddisfazione del Vicepresidente del Consiglio e Ministro, M. Salvini, per un progetto che rappresenta un esempio di innovazione e saper fare italiano applicati alla mobilità ferroviaria e che lo scorso anno è stato presentato anche nella cornice internazionale di Expo 2025 Osaka e in occasione dei Giochi olimpici invernali di Milano Cortina.

Dalla progettazione ai binari: le prime corse prova aprono ora una nuova fase, verso un servizio ferroviario più moderno, innovativo e vicino alle esigenze del territorio (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 16 settembre 2026).

TRASPORTI URBANI

Trentino Alto Adige: prevenzione e innovazione per una mobilità più sicura

Sicurezza, investimenti e innovazione sono i pilastri di una mobilità più efficiente e resiliente. È questo il filo conduttore dell'incontro promosso da ANSFISA nel Salone d'Onore

del Museo Mercantile di Bolzano, dedicato al futuro del sistema ferroviario dell'Alto Adige e alla sua integrazione con la rete stradale e il trasporto pubblico locale.

Istituzioni nazionali ed europee, amministrazioni territoriali, gestori ed esperti si sono confrontati sulle prospettive di sviluppo delle infrastrutture, dal potenziamento delle grandi opere alla digitalizzazione, fino alla gestione del rischio idrogeo-logico. Obiettivo comune: rafforzare il coordinamento tra le diverse reti di trasporto e integrare sicurezza, sostenibilità e sviluppo economico nella programmazione degli interventi.

Ad aprire i lavori (Fig. 2) sono stati il direttore di ANSFISA D. Capomolla, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri A. Morelli, il vice-capo di gabinetto del commissario europeo ai Trasporti P. Settembri e il presidente della Provincia autonoma di Bolzano A. Kompatscher.

"Le esperienze dell'Alto Adige e del Trentino dimostrano che la conoscenza capillare del territorio e la presenza di competenze tecniche diffuse consentono di prevenire molte criticità prima che si trasformino in emergenze. È questo il modello che dobbiamo rafforzare: passare da una logica emergenziale a una cultura della prevenzione, mettendo al centro monitoraggio, manutenzione e gestione del rischio", ha dichiarato il direttore di ANSFISA, D. Capomolla.

"La sicurezza delle infrastrutture e il dissesto idrogeologico non devono rimanere temi per soli tecnici: devono entrare nel confronto con l'opinione pubblica. Le persone devono conoscere le difficoltà che gli amministratori affrontano ogni giorno in un territorio complesso come il nostro. Bolzano è al centro degli interessi del Paese, dal Tunnel di Base del Brennero agli interventi che migliorano la qualità della vita delle comunità", ha dichiarato il sottosegretario A. Morelli.

La prima sessione ha approfondito il tema degli investimenti e delle opere strategiche lungo l'asse del Brennero. Al centro del confronto il contributo delle infrastrutture ferroviarie e autostradali alla mobilità nazionale ed europea e la necessità di accompagnare la realizzazione delle opere con adeguati sistemi di pianificazione, manutenzione e controllo. La sfida è considerare ferrovie, strade, trasporto pubblico e nodi intermodali come componenti di un unico sistema, capace di rispondere in modo integrato alle esigenze di mobilità di persone e merci.



(Fonte: MIT)

Figura 1 – Treni ad idrogeno: i test serviranno a verificare il funzionamento degli impianti e dei sistemi di bordo.

"Siamo in un momento cruciale per il futuro del trasporto europeo, delle sue infrastrutture e degli investimenti. I negoziati sul quadro finanziario pluriennale determineranno le risorse per il periodo 2028-2034, proprio quando dovrebbero giungere a conclusione i più grandi progetti europei. La Galleria di Base del Brennero è un simbolo dell'integrazione europea: servono risorse sufficienti



(Fonte: ANSFISA)

Figura 2 – ANSFISA a Bolzano, al centro del confronto il sistema ferroviario dell'Alto Adige, le grandi opere, l'integrazione tra reti di trasporto e la prevenzione del rischio idrogeologico.

per completarla", ha dichiarato P. Settembri, vice capo di gabinetto del commissario europeo ai Trasporti.

La giornata è proseguita con un focus dedicato alla sicurezza ferroviaria, all'innovazione tecnologica e alle flotte sostenibili. Digitalizzazione, interoperabilità dei dati e sistemi avanzati di monitoraggio offrono opportunità sempre più rilevanti per migliorare il controllo delle infrastrutture, aumentare l'efficienza delle reti e rafforzare le attività di prevenzione.

Un approfondimento specifico è stato inoltre dedicato alla responsabilità colposa dei vertici delle organizzazioni complesse. L'attenzione si è concentrata sui processi decisionali, sui modelli organizzativi, sull'attribuzione delle responsabilità e sull'efficacia dei sistemi di controllo nelle attività legate alla sicurezza.

La sessione conclusiva ha affrontato il rapporto tra dissesto idrogeologico e sicurezza delle infrastrutture. Monitoraggio continuo, manutenzione ordinaria e valutazione dinamica del rischio sono stati indicati come elementi essenziali per intervenire tempestivamente e tenere conto delle caratteristiche del territorio in cui le opere sono inserite.

In questo ambito, strumenti digitali, telerilevamento e condivisione dei dati possono rendere più efficace la programmazione degli interventi e rafforzare una vigilanza sempre più basata sul rischio. Il confronto ha richiamato anche i risultati del Libro Bianco sul dissesto idrogeologico e le infrastrutture di trasporto, realizzato da ANSFISA con RemTech Expo, che sottolinea l'importanza del monitoraggio del territorio, della manutenzione e del coordinamento tra amministrazioni e gestori.

Nel pomeriggio, un tavolo tecnico con operatori, enti territoriali e gestori ha permesso di approfondire le strategie di mitigazione del rischio e di condividere esperienze, criticità operative e buone pratiche.

L'incontro ha confermato il valore della collaborazione tra istituzioni e soggetti responsabili delle infrastrutture. Per ANSFISA, la priorità è sviluppare una vigilanza sempre più orientata alla prevenzione, integrando le informazioni sullo stato delle opere con quelle relative al territorio e al contesto ambientale. Un approccio che punta a rendere le infrastrutture più sicure e affidabili, sostenendo nel tempo la continuità dei servizi e lo sviluppo della mobilità (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 1 ottobre 2026)

Nazionale: diesel euro 5, evitato il blocco in Pianura Padana

Il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto-legge che evita il blocco della circolazione dei veicoli diesel Euro 5 nel Bacino Padano.

Grande soddisfazione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti M. Salvini, che ha chiesto un intervento mirato al Governo per tutelare la mobilità di cittadini e imprese.

In Italia circolano circa 3,5 milioni di autoveicoli e 0,6 milioni di veicoli commerciali con alimentazione diesel Euro 5, mentre oltre 1,2 milioni di autoveicoli e 200mila veicoli commerciali sono operativi nel Bacino Padano.

Per Salvini, si tratta di un risultato importante che va incontro alle esigenze concrete di famiglie, lavoratori e sistema produttivo, evitando un blocco generalizzato che avrebbe avuto conseguenze rilevanti sulla mobilità e sulle attività economiche (Da: C*omunicato Stampa MIT*, 24 settembre 2026).

Lazio: rapporto Istat Ambiente Urbano, a Roma raddoppiati i bus a basse emissioni

Nel 2024 tornano a crescere le principali infrastrutture a impianti fissi del Trasporto pubblico locale (Tpl): tram, filobus e metropolitana, il cui rafforzamento è oggetto dell'Investimento del PNRR per lo "sviluppo del trasporto rapido di massa".

L'estensione delle reti in esercizio aumenta in misura significativa per la metropolitana (212,3 km, +7,3% rispetto al 2023) e il filobus (305,3 km, +4,2%), mentre resta sostanzialmente invariata per il tram (360,8 km, -0,5%). Lo rende noto l'Istat, attraverso il rapporto "Ambiente Urbano".

Per quanto riguarda Roma, "lo studio - spiega l'Assessore alla Mobilità, E. Patanè - permette un confronto diretto su cinque anni: rispetto al 2019, Roma cresce sia nell'offerta di trasporto pubblico locale sia, in modo più netto, nella sostenibilità del parco autobus. Ed è un dato che ancora non tiene conto della grande operazione di rinnovamento delle linee, della flotta bus, metro e tram e delle altre innovazioni che stiamo introducendo nella capitale".

"Sul fronte dei bus a basse emissioni il cambio di passo è netto. Nel 2019 – aggiunge Patanè - gli autobus a basse emissioni del trasporto pubblico romano erano il 21,4% del totale, tra le quote più basse registrate nei grandi Comuni italiani. Nel 2024 quella quota supera il 50%, sopra la media dei capoluoghi metropolitani italiani, ferma al 47,5%. In cinque anni Roma è passata dal fondo della classifica a sopra la media nazionale, più che raddoppiando la quota di mezzi puliti. Sull'offerta di trasporto pubblico, Roma conferma e rafforza una posizione già solida: nel 2019 era terza in Italia con 6.883 posti-km per abitante, dietro solo a Venezia e Milano. Nel 2024 l'offerta è salita a 7.293 posti-km per abitante - una crescita del 5,9%, nonostante il crollo della pandemia nel mezzo - confermando Roma al terzo posto, sopra la media dei capoluoghi metropolitani. Sono due indicatori indipendenti, certificati da Istat, che vanno letti insieme al percorso di investimento avviato su più fronti che questi dati non tengono ancora in conto: i 121 nuovi tram CAF Urbos e i treni Hitachi in consegna, il rinnovo della flotta bus, gli interventi sulla rete metropolitana, sulla rete tranviaria e le nuove linee tram in via di realizzazione, l'operazione idrogeno per il deposito di Acilia e il servizio a chiamata che sta dando risultati molto importanti. Tutti questi dati confermano una direzione che a Roma stiamo perseguendo da tempo: più servizio e un parco mezzi più so-

stenibile, in linea con gli obiettivi che ci diamo anche nel confronto con le altre capitali europee".

"Roma dunque – conclude Patanè – aumenta i passeggeri, consolida il terzo posto nazionale e migliora la flotta, dal punto di vista della qualità e della sostenibilità, nonostante la quota pro capite per cittadino del Fondo Nazionale Trasporti sia 1/3 rispetto ad altre grandi realtà italiane. Il lavoro prosegue: l'obiettivo è consolidare questi risultati e continuare a colmare il divario che resta rispetto alle città del Nord Europa, con gli investimenti già programmati sulla rete tranviaria e metropolitana, grazie anche all'utilizzo totale dei fondi PNRR, e all'avvio del servizio a chiamata che a partire dalla prima sperimentazione nel quartiere di Massimina sta vedendo una crescita quotidiana ed esponenziale".

Maggiori informazioni sul rapporto sono a disposizione sul sito ISTAT (Da: *Comunicato Stampa Roma Capitale*, 9 settembre 2026).

TRASPORTI INTERMODALI

Emilia Romagna: presentato il primo treno demo DAC italiano

Parte da Bologna il primo treno sperimentale italiano con tecnologia DAC - *Digital Automatic Coupling*, il sistema che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio. Presentato (Fig. 3) da FS Logistix e Interporto Bologna durante "Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna", il treno è stato protagonista di una dimostrazione delle funzionalità sviluppate per rendere il trasporto ferroviario merci più digitale, sicuro ed efficiente. L'evento ha riunito istituzioni, imprese e operatori per un confronto sul ruolo dell'innovazione e delle infrastrutture logistiche nella competitività del territorio.

Il DAC consente l'accoppiamento e il disaccoppiamento automatici dei carri e crea lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati. La tecnologia apre così la strada a funzioni digitali per la preparazione e la gestione del treno merci, con l'obiettivo di rendere le operazioni più sicure ed efficienti. La dimostrazione di Bologna rappresenta un passaggio concreto nel percorso che porta queste soluzioni europee dalla sperimentazione alla verifica in un contesto operativo.

"Con il primo treno demo DAC italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea" ha dichiarato S. De Filippis, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Logistix. "I risultati che ammiriamo oggi sono frutto di un percorso che ha richiesto la collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e mondo della ricerca e che vogliamo tradurre in benefici reali per chi lavora nel settore e per le imprese che scelgono la ferrovia. La scelta di Bologna Interporto racconta anche la nostra visione della logistica: connettere l'innovazione ai nodi e i nodi ai servizi. Insieme a Interporto Bologna vogliamo valorizzare il potenziale dell'Emilia-Romagna, rafforzando le relazioni ferroviarie e intermodali a sostegno delle filiere produttive e della loro capacità di raggiungere nuovi mercati".

"Accogliere a Interporto Bologna il primo treno demo DAC italiano significa essere protagonisti di una trasformazione che guarda al futuro del trasporto ferroviario merci. Innovazione, digitalizzazione e intermodalità sono leve essenziali per rendere la logistica più efficiente, sicura e competitiva" ha dichiarato S. Caliandro, Presidente di Interporto Bologna. "Il sistema DAC introduce nuove opportunità di automazione e gestione intelligente della sicurezza ferroviaria e dei flussi logistici e contribuirà a rafforzare ulteriormente il ruolo di Bologna come hub strategico nazionale ed europeo, a servizio delle imprese e delle filiere produttive del territorio.



(Fonte: FS Logistix Gruppo FSI)

Figura 3 – A Bologna è stato presentato il primo treno sperimentale italiano con tecnologia DAC - *Digital Automatic Coupling*, il sistema che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio.

Il treno demo, presentato durante il momento dedicato "DAC on Track", porta a Bologna i risultati del lavoro sviluppato nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria. FS Logistix e Interporto Bologna partecipano ai progetti FP5-TRANS4M-R di Europe's Rail Joint Undertaking; nel primo, il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17 dedicato all'Italian Demo Train, con il coinvolgimento di Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal ed Interporto Bologna SpA nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie.

- Evento Open Hub: Infrastrutture e servizi per l'economia regionale

La seconda tappa di Open Hub, dopo l'appuntamento di Torino Orbassano, è stata, inoltre, l'occasione di mettere a confronto istituzioni e imprese per condividere best practice e azioni concrete per rafforzare il sistema logistico della Regione, rendendolo un hub logistico competitivo grazie a intermodalità e collegamenti sempre più internazionali. Il confronto ha riunito rappresentanti dei principali player logistici della regione, accendendo un faro sul ruolo delle connessioni tra porto, interporti, terminal e ferrovia per sostenere le imprese e attrarre nuovi flussi. L'evento è stato inoltre l'occasione per rilanciare il collegamento ferroviario merci Rail4Truck tra Bologna e Marcianise, con l'obiettivo di offrire al mercato una soluzione concreta ed efficace all'attuale fase di forte aumento dei costi del carburante.

La mattinata si è aperta con i saluti del Presidente di Interporto Bologna S. Caliandro e del componente del Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS F. Fenoglio. Il panel dedicato all'innovazione ha riunito rappresentanti di Mercitalia Intermodal, Europe's Rail Joint Undertaking, Alstom, MIT e ANSFISA, mentre il successivo confronto sulle infrastrutture ha coinvolto gli esponenti di Interporto Bologna, Dinazzano Po, AdSP Ravenna, Terminal Rubiera e CePim Interporto Parma. Le conclusioni sono state affidate a S. De Filippis e all'Assessora della Regione Emilia-Romagna I. Priolo.

INDUSTRIA

Lombardia: SMARTSET® VIBE, il sistema che migliora la manutenzione dei treni

Lucchini RS presenta a Expo Ferroviaria, in programma alla fiera di Milano Rho dal 30 settembre al 2 ottobre, SMARTSET® Vibe, sistema di rilevazione e controllo che, grazie alla tecnologia digitale, consente di raccogliere dati in tempo reale sullo stato di esercizio dei componenti della sala montata, al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza dei convogli ferroviari.

SMARTSET® Vibe è la seconda declinazione del sistema SMARTSET®, che diventa una famiglia di soluzioni innovative sviluppate dal centro R&D di Lucchini RS in collaborazione con il Politecnico di Milano.

SMARTSET® Vibe, il cui cuore elettronico è contenuto in un piccolo box che può essere applicato semplicemente alla boccola ferroviaria, consente di raccogliere in modo continuo le vibrazioni generate dall'esercizio dal contatto ruota-rotaia.

Il sistema è in grado di rilevare in tempo reale la formazione e progressione di danneggiamenti ai componenti della sala montata, permettendo all'utilizzatore di intervenire prontamente in caso di necessità senza attendere le fermate programmate di ordinaria manutenzione per accorgersene.

Mentre SMARTSET® Load, il primo sistema sviluppato da Lucchini RS, si basa su modelli predittivi in grado di indicare gli intervalli di ispezione ottimali per intervenire sulla sala montata, "SMARTSET® Vibe – spiega S. Cervello, responsabile dello sviluppo di progetti di innovazione ferroviaria di Lucchini RS – garantisce il rilevamento immediato dei danneggiamenti che si possono sviluppare su ruote, cuscinetti e assili durante l'esercizio del treno. SMARTSET® Vibe li evidenzia senza il bisogno di attendere fino alla fase di ispezione del veicolo attraverso i tradizionali sistemi di controllo". In questo modo la riparazione può essere effettuata quando il problema è ancora contenuto e limitato, abbattendo i costi a carico delle società che gestiscono flotte ferroviarie e migliorando la sicurezza d'esercizio.

Per la messa a punto della soluzione SMARTSET® Vibe, Lucchini RS si è avvalsa anche della pluriennale collaborazione con Mercitalia Intermodal (FS Logistix) in ambito R&S, permettendo di sperimentare i dispositivi su carri T3000 nell'ambito di una campagna prove sul circuito ferroviario RFI (Rete Ferroviaria Italiana) di San Donato (Bologna) e in esercizio commerciale sulle tratte che collegano il sud d'Italia e il nord della Germania.

"Il progetto di sviluppo delle soluzioni SMARTSET® - conclude S. Cervello – ha portato la nostra azienda a rafforzare il team ingegneristico di Ricerca & Sviluppo, introducendo nuove competenze nell'ambito dell'intelligenza artificiale, al fine di rendere più efficace la gestione e l'analisi dei Big Data e lo sviluppo di algoritmi avanzati di machine learning" (Da: *Comunicato Stampa Lucchini RS*, 29 settembre 2026).

Sicilia: riparte lo scavo della TBM Margherita

Sono riprese a Cefalù le attività di scavo della TBM Margherita nel cantiere Ogliastrillo-Castelbuono, nell'ambito del progetto di potenziamento ferroviario di uno dei tratti più strategici della rete siciliana. La macchina è tornata operativa per la realizzazione della Galleria Cefalù – Binario Pari, lunga circa 6,7 km, dopo le articolate operazioni di smontaggio, trasferimento e rimontaggio eseguite a seguito del completamento della galleria del Binario Dispari, anch'essa scavata e rivestita per la medesima estensione.

La ripartenza della TBM (Fig. 4) segna un ulteriore avanzamento di una infrastruttura che si distingue per l'elevato livello di complessità



(Fonte: FS Engineering Gruppo FSI)

Figura 4 – FS Engineering in campo per una delle opere più strategiche della Sicilia.

tecnica e ingegneristica. L'intervento prevede oltre 18 km di opere in sotterraneo, tre nuovi viadotti e rilevanti opere strutturali, geotecniche e idrauliche nell'area della futura stazione di Castelbuono. Tra gli elementi più sfidanti del progetto figura inoltre la realizzazione della nuova Fermata Cefalù in sotterraneo, integrata all'interno delle canne della galleria.

In questo contesto, FS Engineering contribuisce quotidianamente alla realizzazione dell'opera attraverso il presidio della Direzione Lavori, garantendo il supporto tecnico necessario al corretto avanzamento delle attività. La squadra impegnata in cantiere, affiancata dal Gruppo di Progetto e dalle unità specialistiche, assicura il monitoraggio continuo delle operazioni di scavo e la verifica della conformità rispetto al progetto, agli standard qualitativi e ai requisiti di sicurezza previsti. Un impegno che si traduce in una presenza costante sul campo, una capacità di coordinare competenze multidisciplinari e un controllo puntuale delle fasi esecutive, elementi fondamentali per la realizzazione di un'infrastruttura di elevata complessità e rilevanza strategica.

Finanziato anche attraverso le risorse del PNRR, il progetto consentirà di incrementare la capacità della linea ferroviaria e di migliorare l'efficienza dei collegamenti lungo la direttrice tirrenica della Sicilia, favorendo una mobilità regionale sempre più moderna, sostenibile e integrata.

Il riavvio degli scavi della TBM Margherita rappresenta un nuovo passo avanti verso il completamento dell'opera e conferma il ruolo di FS Engineering nel garantire, attraverso un *know how* altamente qualificato, gestione operativa e capacità di coordinamento, la realizzazione di grandi infrastrutture per lo sviluppo del Paese (Da: *Comunicato Stampa FS Engineering Gruppo FSI*, 23 settembre 2026).

Nazionale: Alstom e Italo celebrano a InnoTrans la forza della loro partnership innovativa

Alstom e Italo, operatore privato italiano dell'alta velocità ferroviaria, hanno presentato a InnoTrans 2026 un nuovo capitolo della collaborazione che da quasi vent'anni accompagna l'evoluzione dell'alta velocità ferroviaria italiana.

Nel corso di un talk ospitato allo stand Alstom, G. La Rocca, CEO di Italo, e M. Viale, MD di Alstom in Italia, hanno illustrato i 12 nuovi treni Avelia Stream ad alta velocità attualmente in costruzione per il mercato italiano negli stabilimenti Alstom di Savigliano, Sesto San Giovanni e Bologna.

- Una partnership che va oltre i treni

La collaborazione tra Alstom e Italo nasce nel 2008, quando Italo scelse Alstom come partner industriale e tecnologico per la fornitura e la manutenzione della flotta che avrebbe dato vita al primo operatore privato italiano dell'alta velocità ferroviaria. Da allora, la collaborazione si è evoluta parallelamente alla crescita di Italo, trasformandosi in una partnership industriale di lungo periodo che ha contribuito sia all'espansione dell'operatore sia all'affermazione dell'Italia come uno dei mercati dell'alta velocità più competitivi in Europa.

Nel tempo la collaborazione si è estesa ben oltre la fornitura di materiale rotabile. Oggi Alstom opera come *Entity in Charge of Maintenance* (ECM) per l'intera flotta Italo, offrendo un modello integrato a 360° che comprende manutenzione, gestione della flotta, supporto tecnico, programmi di ammodernamento e innovazione digitale lungo l'intero ciclo di vita dei treni.

Ogni giorno oltre 220 professionisti Alstom operano nei depositi di manutenzione per garantire disponibilità della flotta, affidabilità e continuità del servizio. Al centro di questo ecosistema si trova il Nola Digital Depot, dove control room operative 24 ore su 24, dati in tempo reale e soluzioni digitali come HealthHub, TrainScanner e TrainTracer sfruttano algoritmi avanzati e analisi supportate dall'intelligenza artificiale per anticipare eventuali criticità, ottimizzare la pianificazione della manutenzione e massimizzare la disponibilità della flotta. Tecnologie innovative, tra cui la stampa 3D di componenti selezionati, contribuiscono inoltre a migliorare la disponibilità dei ricambi e ad accelerare gli interventi manutentivi.

La partnership si estende anche al miglioramento dell'esperienza dei passeggeri grazie a Nomad Digital, società del Gruppo Alstom, che supporta Italo nello sviluppo di soluzioni di connettività di nuova generazione e servizi digitali. Tra queste, l'introduzione pioneristica di una piattaforma di connettività ibrida che integra reti 5G e tecnologia satellitare Starlink, offrendo ai viaggiatori una connessione internet più affidabile e performante, anche lungo le tratte più complesse.

"La forza della partnership tra Alstom e Italo risiede nella fiducia che abbiamo costruito nel tempo e nella nostra capacità di evolvere insieme. È una collaborazione fondata sulla responsabilità condivisa e sulla comune determinazione a trasformare ogni nuova sfida in un'opportunità di progresso e innovazione. Dietro ogni traguardo raggiunto in questo percorso ci sono le nostre persone, la cui competenza, passione e dedizione contribuiscono a trasformare la visione in realtà e a plasmare il futuro dell'alta velocità ferroviaria." ha dichiarato M. Viale, MD di Alstom Italia.

"Nel 2008 abbiamo scelto Alstom per intraprendere questo viaggio a suo modo unico. Grazie all'arrivo di Italo, l'Italia è stato il primo Paese europeo ad introdurre la concorrenza sull'alta velocità ferroviaria, divenendo un esempio da seguire. Con Alstom condividiamo una visione di mobilità che guarda al futuro, condivisa e sostenibile. Il nostro obiettivo è quello di offrire sicurezza, affidabilità e comfort al viaggiatore, innovando costantemente. Siamo partiti con 25 treni AGV, abbiamo scelto nuovamente Alstom quando abbiamo investito su 26 treni EVO, fino ad arrivare al recente ordine di altri 12 modelli Alstom Avelia Stream dedicati al mercato italiano, che cominceranno ad essere operativi dalla fine del prossimo anno portando così la nostra flotta a 63 treni" ha dichiarato G. La Rocca, CEO di Italo.

Costruiti in Italia e sviluppati sulla base di oltre 40 anni di esperienza Alstom nell'alta velocità ferroviaria, con più di 2.900 treni ad alta velocità consegnati nel mondo, i treni Avelia Stream confermano il ruolo centrale del *know-how* ferroviario italiano nello sviluppo delle soluzioni ad alta velocità del Gruppo. Il treno verrà ufficialmente presentato nei prossimi mesi presso lo stabilimento Alstom di Savigliano (CN) (Da: *Comunicato Stampa ALSTOM*, 23 settembre 2026).

VARIE

Nazionale: Ponte sullo Stretto, riunione al MIT su aggiornamento lavori

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è tenuta una riunione operativa di aggiornamento sullo sviluppo del progetto del ponte sullo Stretto di Messina.

Alla riunione, oltre al Ministro M. Salvini, hanno partecipato anche il Ministro dell'Economia G. Giorgetti, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri A. Morelli e l'AD Società Stretto di Messina, P. Ciucci.

Il tavolo di lavoro ha riguardato l'ampia documentazione tecnico-economica e amministrativa del progetto definitivo e i risultati delle interlocuzioni costanti e positive avute in questi mesi con la Commissione Europea (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 2 ottobre 2026).

Nazionale: auto e moto, via il bollo

Sono 24.608.867 le persone in Italia che risultano possedere almeno un veicolo con potenza entro gli 80 kW e che rientrano quindi nella platea potenzialmente interessata dall'esenzione dal pagamento del bollo auto e moto prevista dalla misura approvata ieri dal Consiglio dei Ministri.

Il dato è stato elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso le Motorizzazioni e il Dipartimento Trasporti, sulla base del parco veicolare nazionale e del numero di persone fisiche che possiedono almeno un veicolo, consentendo di quantificare per la prima volta la portata potenziale del provvedimento.

Complessivamente, in Italia circolano oltre 59 milioni tra autoveicoli e motoveicoli, di cui oltre 34 milioni con potenza entro gli 80 kW.

Per il 2027 il provvedimento prevede l'esenzione dal bollo sul primo veicolo, senza limiti legati all'ISEE. L'obiettivo del Governo è rendere strutturale la misura con la prossima legge di Bilancio.

Grande soddisfazione da parte del Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha fortemente sostenuto il provvedimento. L'obiettivo indicato dal Ministro è proseguire nel percorso avviato, lavorando per ampliare ulteriormente in futuro la platea interessata.

- ABRUZZO: platea 574.270; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 815.810
- BASILICATA: platea 223.972; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 321.602
- CALABRIA: platea 806.014; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 1.233.724
- CAMPANIA: platea 2.238.802; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 3.510.463

- EMILIA-ROMAGNA: platea 1.843.796; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 2.498.747
- FRIULI VENEZIA GIULIA: platea 513.326; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 678.601
- LAZIO: platea 2.461.555; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 3.468.182
- LIGURIA: platea 677.164; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 1.049.295
- LOMBARDIA: platea 3.924.027; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 5.177.330
- MARCHE: platea 663.571; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 939.238
- MOLISE: platea 126.750; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 187.153
- PIEMONTE: platea 1.796.841; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 2.456.791
- PUGLIA: platea 1.524.534; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 2.186.975
- SARDEGNA: platea 716.592; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 1.002.231
- SICILIA: platea 2.172.791; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 3.454.169
- TOSCANA: platea 1.611.713; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 2.278.598
- TRENTINO-ALTO ADIGE: platea 363.061; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 474.477
- UMBRIA: platea 388.100; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 548.172
- VALLE D'AOSTA: platea 57.091; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 79.999
- VENETO: platea 1.924.897; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 2.507.023

Totale Italia: platea 24.608.867; veicoli con potenza inferiore agli 80 kW 34.868.580 (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 17 settembre 2026)

Nazionale: ANSFISA autorizza due nuovi veicoli diagnostici T4 per RFI

ANSFISA ha rilasciato, rispettivamente a maggio e ad agosto 2026, la prima autorizzazione di tipo e l'autorizzazione all'immissione sul mercato di due nuovi veicoli diagnostici (Fig. 5) T4 destinati a Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS): il veicolo speciale diagnostico MM 800 T4 RFI, realizzato da MerMec S.p.A., e il veicolo speciale diagnostico OCPD005 - Autocarrello Diagnostico Tipo 4, realizzato da Tesmec Rail S.r.l.

I provvedimenti consentono l'impiego dei due veicoli sull'intera Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI, mettendo a disposizione del gestore strumenti tecnologicamente avanzati per la diagnostica e il monitoraggio delle infrastrutture ferroviarie.

I due mezzi sono veicoli autopropulsi bimodali, alimentati sia a trazione elettrica a 3 kV sia diesel, progettati per operare fino alla velocità di 140 km/h sull'intera rete nazionale. Integrano numerosi sistemi di misura e monitoraggio installati sui carrelli, sul sottocassa e sull'imperiale, in grado di acquisire e analizzare dati utili al controllo dello stato dell'infrastruttura.



(Fonte: ANSFISA)

Figura 5 – I nuovi mezzi bimodali ad alta tecnologia, realizzati da MerMec e Tesmec Rail, rafforzeranno le attività di monitoraggio, manutenzione preventiva e controllo dell'infrastruttura ferroviaria su tutta la rete gestita da RFI.

Le due autorizzazioni sono frutto di un articolato percorso tecnico svolto dal team di ANSFISA che, mediante attività di analisi tecnica e di sicurezza nonché attraverso specifiche visite ispettive sui veicoli, ha operato garantendo elevati standard di sicurezza e la piena conformità alla normativa vigente, nel rispetto delle tempistiche previste. Un risultato reso possibile anche grazie all'ottimo lavoro e collaborazione fornita, nel corso del procedimento autorizzativo, da MerMec S.p.A., Tesmec Rail S.r.l., RFI S.p.A. e dall'Organismo di certificazione Italcertifer.

L'autorizzazione dei due nuovi tipi di veicolo diagnostico rappresenta un risultato di particolare rilievo per il sistema ferroviario nazionale, poiché consente a RFI di rafforzare le attività di monitoraggio preventivo e manutenzione dell'infrastruttura, favorendo una gestione sempre più efficiente, innovativa e sicura della rete ferroviaria italiana.

Con questi provvedimenti ANSFISA conferma il proprio ruolo nel promuovere l'introduzione di soluzioni tecnologiche innovative, assicurando al contempo il rispetto dei requisiti di sicurezza e interoperabilità previsti per l'esercizio ferroviario (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 2 settembre 2026).

L'ALTA VELOCITA' FERROVIARIA

Il CIFI ha pubblicato l'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA.

Il nuovo volume rappresenta un riferimento unico ed originale della storia e della evoluzione dell'Alta Velocità in Italia, dalle prime direttissime, alla Firenze-Roma, alle nuove linee AV-AC di recente entrate in servizio. Un immancabile "compagno" della *Storia e Tecnica Ferroviaria* già edita dal CIFI e un testo indispensabile per tutti i cultori, studiosi e appassionati del mondo delle ferrovie. Una strenna ideale per…se stessi, oltre che per amici personali, clienti e dipendenti delle aziende.
Volume in pregiata edizione, cartonato, formato A4, pagine 208 a colori ampiamente illustrate.

INDICE

- **Ricerca e sviluppo della Velocità ferroviaria**
- **Le caratteristiche tecniche dell'AV**
- **Linee AV nel mondo**
- **Le Direttissime in Italia**
- **Nasce l'Alta Velocità-Alta Capacità**
- **Le Nuove Linee**
- **Milano-Bologna e Bologna-Firenze**
- **Nuove linee sui valichi alpini**



Prezzo di copertina € 40,00. Per sconti, spese di spedizione e modalità di acquisto consultare la pagina "Elenco di tutte le pubblicazioni CIFI" sempre presente nella Rivista.