

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: nel 2024 numero totale di incidenti ferroviari inferiore al valore medio degli ultimi 10 anni

Scopo della Relazione Annuale sulla Sicurezza delle Ferrovie Interconnesse è riferire sulle attività dell'Agenzia che, per l'Italia, è Autorità Nazionale, in merito allo sviluppo della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione. La Relazione, che ogni anno viene inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'ERA (European Railway Agency), contiene informazioni su incidenti e inconvenienti che si sono verificati, ne analizza cause e condizioni e restituisce, quindi, un quadro sull'evoluzione della sicurezza ferroviaria, non solo di anno in anno ma soprattutto dei trend che si configurano sul lungo periodo.

Nel documento vengono illustrate anche le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie in ANSFISA sul fronte normativo, a livello nazionale e europeo, autorizzativo, e di supervisione tramite ispezioni e audit sui sistemi di gestione dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, oltreché l'analisi degli incidenti ferroviari.

L'ambito di riferimento è costituito dalle linee gestite da RFI, gestore della rete nazionale, e dalle ferrovie regionali interconnesse. Si tratta di una rete di circa 18.000 km complessivi con oltre 5.000 passaggi a livello e 20.000 tra viadotti, gallerie e altre opere d'arte. I gestori dell'infrastruttura sono complessivamente 9 e le imprese autorizzate a circolare, tra merci e passeggeri, sono 95, tra cui imprese provenienti da vari Paesi

dell'Europa e imprese che accedono alle sole stazioni di confine, con un totale di oltre 10.000 treni al giorno e circa 4 milioni di treni all'anno.

Su questa rete, nel 2024, si sono registrati 103 incidenti significativi cioè con morti o feriti o danni ingenti al materiale o interruzioni prolungate del servizio. Quindi un valore medio che non solo è in linea con i valori di riferimento e gli obiettivi europei, ma che in realtà segna un leggero miglioramento. Analizzando l'andamento complessivo dei dati derivanti dall'incidentalità ferroviaria registrato in Italia negli ultimi anni, peraltro, i valori di riferimento per tutte le categorie di rischio stabiliti a livello europeo sono stati sempre rispettati.

Anche per il 2024, come già rilevato negli ultimi anni, continua ad emergere che in gran parte le cause sono ascrivibili a indebite presenze di pedoni (79 incidenti, pari a circa il 77%). Stesso dato riguarda le vittime intese come decessi e feriti gravi: sono state 86 e si registrano per larga parte per indebite presenze di pedoni con 79 vittime, pari a circa il 92% del totale.

Tornando agli incidenti, le altre situazioni ricorrenti riguardano contesti manutentivi e cantieri dove si sono registrati 12 incidenti, pari a circa l'11% del totale, errata esecuzione di procedure in esercizio e manovra con 5 incidenti, pari a circa il 5%, indebite presenze di veicoli stradali (3 incidenti), indebite salite/discese dai treni (2 incidenti) e dissesto idrogeologico (2 incidenti).

Altro aspetto che emerge dalle analisi è che gli incidenti significativi più spiccatamente di carattere ferroviario, ovvero le 6 collisioni e i 4 deragliamenti di treni, registrati nel 2024 non hanno causato alcun decesso ma solo danni materiali.

Anche a fronte di un risultato che mostra un graduale miglioramento, in qualità di Autorità Nazionale di Sicurezza, l'Agenzia, in linea con quanto disposto dalla norma europea, si pone l'obiettivo di stimolare "ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento" dei livelli di sicurezza. Pertanto, nell'indirizzo delle sue attività, grande priorità è data alla prevenzione degli incidenti, non solo attraverso l'analisi degli stessi, ma anche attraverso l'indagine dei loro precursori, con cui si amplia la numerosità del campione statistico di riferimento. In sostanza, un'azione a tutto spettro, che coinvolge differenti ambiti del Sistema di Gestione della Sicurezza degli Operatori e su cui gli stessi Operatori sono stati chiamati ad intervenire e a porre in essere, quando possibile, azioni di miglioramento in un settore molto complesso e in rapida trasformazione. I livelli di sicurezza, infatti, constano ormai di un mix tra il corretto impiego di norme, tecnologie, formazione professionale e procedure, incluse le procedure che regolano il comportamento delle persone nei riguardi delle tecnologie, e dall'interazione tra queste diverse dimensioni che vanno tutte analizzate e migliorate costantemente.

Al di là della "conta" degli incidenti, la Relazione fornisce anche un corposo dettaglio di tutta l'attività della Direzione Ferrovie sia in termini di autorizzazioni/certificazioni (dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie, quali organizzazioni, e dei singoli veicoli e sottosistemi ferroviari), che per la supervisione (attività di monitoraggio attraverso ispezioni e audit). Spazio anche a un tema di grande attualità e trasversalità: la diffusione della cultura della sicurezza su cui l'Agenzia lavora costantemente, a partire da una Survey lanciata nel 2021 e che a breve sarà nuovamente misurata per ottenere una fotografia simultanea trasversale dello sviluppo della cultura della sicurezza a livello nazionale e valutare gli sviluppi a valle di 3 anni di attività effettuata. Di sicuro interesse gli indicatori impiegati in questa attività di monitoraggio basati su interviste al middle-management e al personale

operativo che permettono di valutare l'efficacia, percepita dal personale, delle iniziative attuate dall'Organizzazione per quanto riguarda i Fattori Umani e Organizzativi e la Cultura della Sicurezza e verificare sul campo l'implementazione di questi elementi strategici nel Sistema di Gestione della Sicurezza dell'organizzazione, misurandone anche il livello di prestazione nel tempo. Attraverso quest'azione sinergica di controllo, fatta di ispezioni, audit puntuali, attività correttive e predittive in chiave sistemica, vengono individuate le aree di miglioramento su cui lavorare e sollecitare investimenti.

Parallelamente viene presentata anche la Relazione Annuale Sulle Reti Ferroviarie Funzionalmente Isolate il cui ambito di riferimento è costituito da 13 linee e reti, funzionalmente isolate dal sistema ferroviario nazionale interoperabile, per un totale di circa 1050 km.

Tali linee e reti sono gestite sia da gestori dell'infrastruttura che da esercenti, cioè soggetti integrati che gestiscono l'infrastruttura ed effettuano il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete o sulla rete gestita e, rispetto al passato, sono chiamati ad operare secondo un approccio non più basato sulla mera applicazione di regole stabilite, ma sui concetti di rischio, miglioramento continuo e cultura positiva della sicurezza.

Anche qui, si registra una diminuzione, sia pur lieve, nel numero degli incidenti significativi che si possono ascrivere per lo più a problemi di manutenzione dell'infrastruttura o all'indebita presenza dei pedoni sulla sede ferroviaria o che hanno coinvolto veicoli in prossimità di Passaggi a Livello (Da: *Comunicato Stampa AN-SFISA*, 17 ottobre 2025)

Liguria: stazione di Ventimiglia, prima fase di adeguamento elettrificazione a 3.000 V

Inaugurati i primi due binari della stazione di Ventimiglia adeguati con l'elettrificazione a 3.000 Volt per consentire l'arrivo nella città di con-

fine dei nuovi elettrotreni italiani che potranno offrire il servizio nell'intera tratta del ponente ligure finora servita solo da materiali meno recenti.

Presenti all'inaugurazione il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, E. RIXI, l'Assessore ai Trasporti di Regione Liguria, M. SCAJOLA, il Sindaco di Ventimiglia, F. DI MURO e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), A. ISI, insieme alle Istituzioni e Associazioni locali (Fig. 1).

La prima fase, consiste nella realizzazione di un percorso di arrivo sul primo e secondo binario interamente alimentato a 3000 Volt che rende possibile, a partire da lunedì 17 novembre, l'arrivo e la partenza dalla stazione di Ventimiglia dei primi treni elettrici di nuova generazione che saranno incrementati dal cambio orario del 14 dicembre; contestualmente è stato anche riconfigurato l'Apparato di Comando e Controllo della stazione. Questa fase è parte integrante del progetto complessivo che consentirà di avere disponibili 7 binari per il ricevimento dei nuovi materiali, il cui completamento dei lavori è previsto alla fine del 2027.

L'investimento è di 7 milioni di euro ed è regolamentato dalla "Convenzione Attuativa per l'adeguamento

infrastrutturale e la modifica del sistema di alimentazione TE della Stazione di Ventimiglia" firmata da RFI e Regione Liguria che co-finanziano l'opera per, rispettivamente 2,5 e 4,5 milioni di euro. A questi si aggiungono i 2,5 milioni di Euro investiti da RFI per la fase già attivata a giugno 2025 che ha consentito l'arrivo fino a Ventimiglia dei treni a doppio piano Vivalto di Trenitalia.

- Dettagli sul servizio offerto da Trenitalia

Da lunedì 17 novembre saranno 8 i collegamenti, che aumenteranno dal prossimo cambio orario del 14 dicembre, effettuati da Trenitalia con i nuovi elettrotreni doppio piano e monopiano, questi ultimi, in doppia composizione offriranno fino a mille posti per ogni singola corsa, di cui 600 seduti.

I collegamenti, che percorreranno le tratte Ventimiglia-Genova-Milano e Savona-Ventimiglia, renderanno fruibili dall'intero ponente ligure i servizi dei nuovi convogli che per comfort e affidabilità garantiscono livelli paragonabili a quelli dei treni Alta Velocità attrezzati con impianto di video sorveglianza interno ed esterno in ogni carrozza, sistemi di comunicazione con il personale di bordo e un'ampia visibilità interna che tu-



(Fonte: RFI Gruppo FS Italiane)

Figura 1 – Firma della Convenzione attuativa per l'adeguamento infrastrutturale e la modifica del sistema di alimentazione.

telano la tranquillità dei passeggeri. Le persone anziane o con difficoltà motorie potranno usufruire dei nuovi accessi alle carrozze “a raso”, ove i marciapiedi lo consentono, senza dover affrontare scale in salita o discesa, né superare dislivelli fra il piano del treno e la banchina.

Inoltre, vani porta bici, spaziose bagagliere, prese di corrente a 220 V, ampi finestrini, un sistema di climatizzazione di ultima generazione, monitor, display informativi e altoparlanti distribuiti in ogni vettura migliorano i servizi e il comfort di viaggio (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS Italiane*, 13 novembre 2025)

Piemonte-Veneto: Nuove tecnologie per la circolazione sulle linee AV

E' stato attivato da Rete Ferroviaria Italiana e Italferr (Società del Gruppo FS Italiane) un moderno Sistema Comando Controllo Multistazione (SCCM). Le nuove tecnologie di segnalamento ferroviario, tra le più avanzate e tecnologiche al mondo, consentiranno un'ottimale gestione della circolazione ferroviaria dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, migliorandone sensibilmente la regolarità nelle linee AV Torino-Milano, Treviglio-Brescia e Torino Padova.

L'attivazione consiste nell'implementazione di un nuovo e più moderno sistema di controllo, sostituendo o aggiornando i sistemi precedenti.

Coinvolti circa 40 persone del Gruppo FS Italiane e delle ditte appaltatrici. Tra i benefici portati da questa nuova tecnologia di ultima generazione, l'incremento dell'affidabilità dell'infrastruttura e una migliore gestione della circolazione ferroviaria in termini di regolarità e puntualità dei treni. Benefici anche nei processi di manutenzione e upgrade dell'infrastruttura grazie a sistemi informatici di diagnostica predittiva che preven- gono l'insorgenza di avarie improvvisi- se.

L'investimento economico è di circa 10 milioni di euro (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS Italiane*, 12 novembre 2025)

Lombardia: la ferrovia si scopre giocando, gli studenti di Luino partecipano a “Trenord Mobility Challenge”

A Luino prende il via la “Trenord Mobility Challenge”, un progetto didattico che trasforma la scoperta del sistema ferroviario lombardo e dei comportamenti corretti da adottare in treno in un gioco coinvolgente per 800 studenti tra i 14 e i 19 anni. L'obiettivo? Promuovere la cultura della mobilità sostenibile tra i più giovani, in modo divertente e interattivo.

Realizzato da Trenord in collaborazione con l'Isis “Città di Luino - Carlo Volonté”, il Comune di Luino e il partner tecnico Gamindo, il progetto nasce dalla volontà di rafforzare il ruolo del treno come strumento strategico per la qualità della vita e per lo sviluppo sostenibile dei territori, con uno sguardo rivolto alla responsabilità ambientale delle generazioni future.

Il progetto è stato presentato agli studenti e ai loro docenti, mercoledì 12 novembre, dal Direttore Comunicazione di Trenord P. GARAVAGLIA e dalla Responsabile Digital, Social, Customer Communication dell'azienda R. CAMMARANO, alla presenza del Sindaco del Comune di L. E. BIANCHI, della Vice Sindaca e Assessora all'Istruzione A. SONNESSA, dalla Consigliera con delega ai trasporti F. V. SQUITIERI.

- Come funziona “Trenord Mobility Challenge”

Attraverso una piattaforma digitale, gli studenti accedono al gioco utilizzando un codice personalizzato e riservato. Il percorso si sviluppa lungo tutte le stazioni che si affacciano lungo la linea R21 Luino-Gallarate-Milano, che diventano “tappe” di sfide interattive come quiz, cruciverba, Wordle e vero-falso, pensate per testare e stimolare la conoscenza del servizio ferroviario, il senso civico e la valorizzazione del patrimonio locale.

Al superamento di ogni tappa, gli studenti guadagneranno un punteggio che consentirà loro, al termine dell'intero percorso, di valutare la propria preparazione. Potranno giocare fino a fine novembre.

L'iniziativa “Trenord Mobility Challenge” potrà essere riproposta anche in altre scuole della Lombardia, con l'obiettivo di guidare le nuove generazioni di viaggiatori a un uso consapevole e responsabile del treno come mezzo di trasporto sostenibile e bene collettivo (Da: *Comunicato Stampa TRENORD*, 12 novembre 2025).

Piemonte: treni storici da Torino ad Alba e nel cuore delle Langhe

Proseguono con successo i treni storici promossi da Fondazione FS e FS Treni Turistici Italiani in Piemonte in programma fino al prossimo dicembre. Domenica 23 novembre viaggio sull'itinerario Torino Porta Nuova - Alba - Nizza Monferrato attraversando uno dei territori più suggestivi della Regione ovvero Langhe, Roero e Monferrato (Fig. 2).

I viaggiatori avranno l'opportunità di rivivere l'atmosfera dei primi anni del secolo scorso cullati dal ritmo lento del treno e circondati dai colori caldi e suggestivi dell'autunno. Durante il percorso, sarà possibile ammirare i vigneti e i borghi storici che punteggiano le colline patrimonio dell'umanità. Il treno storico, composto dalle iconiche vetture centoposte, partirà da Torino Porta Nuova alle ore 8.55 ed effettuerà fermate intermedie nelle stazioni di Torino Lingotto (9.04), Bra (9.49), Alba (10.07), Canelli (10.45) e arrivo a Nizza Monferrato alle ore 11.00

Ad Alba, capitale delle Langhe e città del Tartufo Bianco, tempo libero per esplorare il centro storico, le botteghe artigiane e le eccellenze enogastronomiche locali, vivendo un'esperienza autentica tra tradizione, cultura e sapori. Il treno di ritorno da Nizza Monferrato partirà alle 18.00 con arrivo a Torino Porta Nuova previsto per le 20.20

Oltre a domenica 23 novembre il treno storico circolerà sulla medesima tratta domenica 7 dicembre con locomotiva a vapore in composizione da Alba a Nizza Monferrato. I biglietti per viaggiare a bordo del treno stori-



(Fonte: Fondazione FS italiane, Gruppo FS Italiane)

Figura 2 – Il treno storico della Fondazione FS in marcia sulle linee piemontesi.

co possono essere acquistati su tutti i canali di vendita di Trenitalia, biglietterie, app e sul sito www.fstrenituristici.it al costo di € 29,90 (tariffa ragazzi dai 4 ai 12 anni non compiuti € 14,95). I bambini al di sotto dei 4 anni non compiuti viaggiano gratuitamente (Da: *Comunicato Stampa Fondazione FS Italiane, Gruppo FS Italiane*, 13 novembre 2025).

TRASPORTI URBANI

Campania: aperta al pubblico la stazione di Baia della Cumana

È stata inaugurata ed aperta al pubblico la nuova stazione di Baia della linea Cumana. Erano presenti il Presidente della Regione Campania V. DE LUCA, il sindaco di Bacoli J. DELLA RAGIONE, l'assessore B. DISCEPOLO ed i sindaci di Pozzuoli e Monte di Procida.

Il Presidente di EAV U. DE GREGORIO ha ricordato come i lavori per la realizzazione della nuova stazione di Baia, partiti nel 2005 e bloccati dal

2012, sono stati ripresi nel mese di febbraio 2023 da EAV a seguito della chiusura del contenzioso tra Commissario Governativo della Regione Campania e Concessionario. In due anni EAV ha completato la prima fase ed aperto la stazione.

Il costo è stato di 37 milioni. La stazione si sviluppa su una superficie di circa 3 mila mq.

Tutta la nuova stazione a Baia è stata ideata come un'introduzione, per i viaggiatori, alla storia dei luoghi sia attraverso le scelte architettoniche, materiali, tessiture colori e riferimenti alle architetture antiche del luogo, sia con un allestimento artistico che si sviluppa attraverso il racconto delle vicende, luoghi, personaggi che hanno fatto la storia del territorio. Sono state anche prodotte, attraverso le più moderne tecniche della stampa in 3D, alcune statue ritrovate a Baia e custodite presso il Museo Archeologico Nazionale di Napoli (MANN). Alcune statue sono state esposte all'Expo Osaka, nell'ambito della mostra "Fuoco e Memoria. Vulcani, storia e archeo-

logia", durante la settimana dedicata alla Regione Campania, dal 20 al 30 luglio 2025.

Ora si apre la seconda fase dei lavori per 14 milioni di euro che riguarda il Sottopasso Stazione Baia e il percorso di collegamento con la vecchia stazione di Baia. La chiusura del cantiere è prevista nel 2027. L'intervento prevede la realizzazione del sottopasso che collegherà direttamente la stazione al lungomare di Baia

NB. Al momento la linea Cumana sta subendo gravi problemi legati al terremoto. In particolare, la scossa di 4 gradi di fine luglio ha creato danni alla galleria di Monte Olibano nonché alla stazione vecchia di Pozzuoli. Purtroppo, quindi la circolazione è interrotta da Arco Felice sino a Gerolomini, in sostanza spezzata a metà, con una navetta gomma tra Arco Felice a Gerolomini. I lavori per ripristinare la sicurezza nella galleria sono in corso e termineranno entro 3 mesi. I lavori per attivare la nuova stazione di Pozzuoli termineranno entro Luglio '26. Il raddoppio dei binari è praticamente terminato e senza il problema

del terremoto sarebbe già in essere su tutta la linea.

Sono anche in corso i lavori per ripristinare la circolazione (interrotta da oltre 15 anni) nel tratto da Licola a Torregaveta sulla Circumflegrea (Da: *Comunicato Stampa EAV*, 6 novembre 2025).

Puglia: sessant'anni dalla inaugurazione della linea Bari-Barletta

Sessant'anni fa veniva inaugurata la "nuova" linea Bari-Barletta, la prima linea ferroviaria completamente elettrificata del Mezzogiorno (Fig. 3).

Alla cerimonia ufficiale del 30 set-

tembre 1965 presero parte il Presidente del Consiglio dei Ministri On.le A. MORO, il Ministro dei Trasporti On.le R. JERVOLINO ed il Presidente e Amministratore Delegato della Ferrotramviaria Ing. Conte G. PASQUINI, che nel suo discorso, dopo i doverosi ringraziamenti alle autorità presenti e a tutti quelli che contribuirono alla realizzazione dell'opera, rese omaggio alla memoria del genitore, Avv. Conte U. PASQUINI "mancato prima che gli fosse stata concessa la gioia e la soddisfazione di vedere compiuta l'opera alla quale si dedicò per tanti anni".

La giornata segnò l'avvio di una nuova stagione per la mobilità in Puglia, aprendo la strada a un percorso fatto di innovazione, ammoderna-

mento tecnologico e integrazione dei servizi.

A distanza di sessant'anni, Ferrotramviaria celebra quell'anniversario rinnovando l'impegno verso qualità del servizio, innovazione tecnologica e sostenibilità, valori che già allora furono al centro della visione dell'Azienda. Ricordare la giornata del 30 settembre 1965 significa non soltanto onorare una pagina importante della storia aziendale e del territorio, ma riaffermare il legame con una tradizione di progresso che continua a ispirare il futuro della ferrovia (Da: *Comunicato Stampa Ferrotramviaria*, settembre 2025).



(Fonte: Ferrotramviaria)

Figura 3 – L'inaugurazione della linea Bari-Barletta in una fotografia storica.



(Fonte: FS Logistix Gruppo FS Italiane)

Figura 4 – La flotta di FS Logistix (Gruppo FS) si arricchisce con 12 nuovi autocarri green prodotti da IVECO.

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: potenziamento della flotta green FS Logistix con 12 autocarri alimentati ad HVO

I nuovi IVECO S-Way, veicoli a basse emissioni, alimentati con carburante HVO e costituiti da motrici e semirimorchi, sono stati acquistati da Mercitalia Shunting & Terminal, società appartenente a FS Logistix, e saranno impiegati per offrire servizi intermodali efficienti dal primo all'ultimo miglio, sfruttando la sinergia tra trasporto ferroviario e su gomma. I nuovi autocarri integrano e vanno a rinnovare i mezzi della flotta, che adesso può contare su un totale di 36 motrici e rimorchi (Fig. 4).

"L'ingresso nella flotta di questi mezzi si inserisce nel percorso strategico definito dal nostro piano industriale, che prevede l'arrivo di 42 nuovi camion entro il 2029" - ha dichiarato S. DE FILIPPIS, Amministratore Delegato di FS Logistix. "L'obiettivo è quello di rispondere alla crescente domanda di intermodalità proponendo un'offerta congiunta ferro-gomma, per offrire ai nostri clienti servizi di trasporto dal primo all'ultimo miglio. Un percorso iniziato nel luglio 2023 con l'acquisizione del ramo d'azienda di Autamarocchi e arricchito nel marzo 2024 con l'arrivo di 10 nuovi autocarri green".

M. PERRI, Direttore Generale di IVECO Mercato Italia, ha evidenziato come questa fornitura rappresenti un passo importante per il trasporto sostenibile: “L'introduzione degli IVECO S-Way nella flotta di FS Logistix conferma il nostro impegno nel fornire soluzioni che combinano prestazioni elevate e attenzione all'ambiente. In un territorio complesso come quello italiano, è fondamentale disporre di veicoli versatili e affidabili che possano supportare efficacemente la mobilità intermodale. Inoltre, l'adozione di carburanti alternativi come l'HVO è un ulteriore segnale concreto della nostra volontà di ridurre l'impatto ambientale, promuovendo un trasporto sempre più pulito e innovativo”.

L'acquisto dei nuovi mezzi rientra tra le azioni previste dal Piano Strategico 2025-2029 del Gruppo FS per aumentare l'autoproduzione dei servizi di trasporto su gomma green e incrementare l'intermodalità. I camion di FS Logistix sono a basse emissioni con la possibilità di utilizzare di carburanti prodotti da fonti rinnovabili. Inoltre, sono attenti alla sicurezza delle persone grazie a sistemi di assistenza alla guida tecnologici e connettività.

Questa nuova flotta rappresenta un ulteriore passo avanti nell'impegno di FS Logistix verso una mobilità sostenibile e più efficiente, che integra diverse modalità di trasporto per ridurre l'impatto ambientale e garantire l'efficienza delle attività. Grazie all'adozione di tecnologie all'avanguardia e all'attenzione alle esigenze operative, FS Logistix conferma la sua leadership nel settore della logistica intermodale in Italia.

La collaborazione con IVECO sottolinea inoltre la volontà di puntare su partner tecnologici affidabili e innovativi, capaci di fornire soluzioni su misura per le sfide del trasporto moderno. L'integrazione dei nuovi IVECO S-Way nella flotta permette di consolidare un sistema logistico integrato, flessibile e pronto a rispondere alle richieste di un mercato in continua evoluzione.

La fornitura è stata curata da Ro-

mana Diesel, storica concessionaria IVECO sviluppata sulle quattro sedi di Roma, Frosinone, Latina e Viterbo che, nella sua lunga attività, ha consolidato rapporti commerciali con una vasta clientela, confermandosi punto di riferimento per i clienti del territorio (Da: *Comunicato Stampa FS Logistix Gruppo FS Italiane*, 28 ottobre 2025).

Nazionale: MIT e mobilità, pubblicato il Rapporto trimestrale dell'Osservatorio (II - 2025)

Pubblicato il Report del secondo trimestre 2025 sulle tendenze della mobilità degli italiani, predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del MIT.

Con riferimento alle abitudini di mobilità degli italiani, si rileva che nel trimestre si sono spostati ogni giorno circa 36,9 milioni (circa il 71,7% della popolazione di riferimento), ciascuno dei quali ha effettuato mediamente 2,6 spostamenti al giorno per un totale di quasi 95 milioni di spostamenti, pari a oltre 2,4 miliardi di spostamenti x km/giorno.

Il documento sottolinea la tendenza positiva della domanda di mobilità per quasi tutte le modalità di trasporto, che nel secondo trimestre registra una crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in particolare con aumenti sino al +6% nel settore degli spostamenti autostradali.

Nel dettaglio, nei giorni feriali ci si sposta di più di quelli festivi e con un maggior numero di spostamenti medi pro-capite. La maggior parte degli spostamenti è di natura locale, infatti la percentuale di utenti medi/giorno che si sposta entro i 50 km è quasi il 64% del totale.

Tra i dati raccolti, emerge che negli spostamenti regionali circa il 6% della mobilità di un giorno feriale medio è extraregionale, con il 78% tra questi movimenti che effettua una percorrenza fino a 250 km (con punte fino al 90% per le Regioni di più piccole dimensioni, quali Liguria, Umbria, Valle d'Aosta, Basilicata e Molise).

Il Report è realizzato sulla base dei dati raccolti dall'Osservatorio sulla mobilità di passeggeri e merci, messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali e dalle Direzioni Generali del MIT, oltre che da prestigiosi Centri studi e di ricerca e società di promozione e pianificazione dei trasporti.

Le analisi sono realizzate al fine di monitorare l'evoluzione e le esigenze del settore dei trasporti e della logistica, anche per meglio pianificare e programmare gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 6 novembre 2025).

INDUSTRIA

OICE: gare pubbliche di ingegneria e architettura, aggiornamento a Settembre 2025

Si conferma anche a settembre il netto miglioramento nei bandi pubblici per servizi tecnici analizzati dall'Osservatorio gare OICE, l'Associazione delle società di ingegneria e architettura aderente a Confindustria, con i primi nove mesi in aumento del 26,6% sul 2024: circa 1,7 mld.

rispetto a circa 1,4 del 2024. Va precisato che, al fine di restituire un più verosimile andamento del mercato, i dati citati e nel seguito esposti non tengono volutamente in considerazione il mega-bando Consip SpA che istituisce per due anni un sistema dinamico di acquisto da 2,1 mld, fino a luglio 2027. Nel nono mese dell'anno, il valore ottenuto sommando l'importo delle gare per servizi di ingegneria e architettura (100,7 mln.) al valore della progettazione esecutiva stimata compresa negli appalti integrati (4 mln.), raggiunge l'importo complessivo di 104,7 mln., evidenziando un consistente calo su agosto 2025 del 76,8%, ma una crescita su settembre 2024 del 38,3%.

Così commenta i dati dell'Osservatorio di settembre il Presidente dell'Associazione, G. LUPOI: “Il miglioramento del quadro generale e di

questi ultimi 9 mesi è un dato positivo che corregge le previsioni pessimistiche di inizio anno di forte riduzione. Così continuando si potrebbe raggiungere la quota di 2 miliardi, in parte sempre legata al PNRR, sotto il profilo delle direzioni lavori. La riduzione degli appalti integrati e della quota di progettazione esecutiva ad essi connessa è direttamente effetto della sostanziale chiusura delle gare di lavori legate al Next generazione UE. I nostri Uffici ci segnalano però un incremento delle criticità dei bandi di gara, con violazione di quasi tutti i principi del codice appalti. Attendiamo quindi con ansia la chiusura del lavoro dell'ANAC sul bando-tipo anche se vorremmo che esso risultasse applicabile anche agli affidamenti oltre 140.000 e non solo

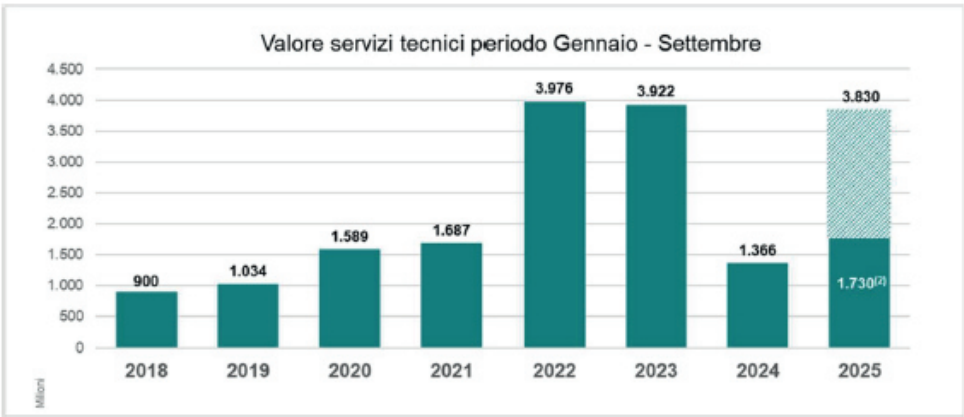
sopra soglia UE. Certezza del diritto e quadro stabile di regole sono infatti valori fondamentali anche per risolvere molti problemi che incontriamo leggendo gli atti di gara, ma servirà anche un controllo ex post incisivo e rapido. Da questo punto di vista non mancheremo di attivare iniziative a difesa degli Associati anche con azioni per ripristinare condizioni di equilibrio contrattuale fra le parti, come deciso dal nostro Consiglio Generale. A tale proposito ribadiamo con forza la necessità di un contratto-tipo perché anche nella fase esecutiva le distorsioni in danno di professionisti, studi e società sono molteplici” (Fig. 5).

Le gare per soli servizi di ingegneria e architettura (esclusi gli appalti integrati) rilevate a settembre hanno

raggiunto un importo di 100,7 mln., evidenziando un andamento estremamente positivo. Infatti, a fronte di un forte calo del 75,7% su agosto 2025, emerge sul lungo periodo un trend positivo, con un +68,5% su settembre 2024 e un +37,1% dei primi nove mesi dell’anno (per complessivi 1.603,8 mln.) sullo stesso periodo del 2024.

A settembre, in un contesto di generale ripresa nel numero delle gare UE (+173,3% su agosto 2025; +36,8% su settembre 2024), l’Italia, con 87 bandi, registra tuttavia una consistente flessione del 51,1% sul mese precedente, scendendo dal terzo al decimo posto per gare pubblicate. Il confronto con settembre 2024 mostra diversamente un dato positivo (+17,6%).

Gen-Set	€
2018	899.603.434
2019	1.033.620.320
2020	1.588.627.955
2021	1.686.898.812
2022	3.975.650.485
2023	3.922.319.659
2024	1.366.382.020
2025	Parziale primi 9 mesi 1.730.450.885 ⁽²⁾



(Fonte: OICE)

Figura 5 – Valore dei servizi tecnici nei primi nove mesi anni 2018-2025 (Nota (1): Per il valore è stato considerato l’importo dei servizi di architettura e ingegneria pura e quello della progettazione esecutiva affidata mediante appalto integrato. Nota (2): Il dato è al netto dell’importo del mega-bando Consip di agosto 2025 da 2,1 mld.

Per quanto riguarda le gare di sola progettazione, nel mese di settembre il dato evidenzia un andamento estremamente positivo. Infatti, a fronte di un crollo dell'85,2% su agosto 2025 (254,1 mln), emerge sul lungo periodo un trend positivo, con un +53,7% su settembre 2024 e un +70,7% dei primi nove mesi del 2025 (per complessivi 624,4 mln.) sullo stesso periodo dell'anno precedente.

I bandi per accordo quadro rilevati a settembre sono stati 27, pari al 14,7% del totale dei bandi per servizi di ingegneria e architettura pubblicati, di cui hanno costituito il 28,4% in termini di valore, con 28,6 mln. Rispetto ad agosto 2025, si rileva una considerevole flessione nel numero (-73,0%), e un crollo in valore (-91,3%). Al contrario, il confronto con settembre 2024 registra un'impennata sia nel numero dei bandi (+350,0%), che in valore (+229,1%).

Nei primi nove mesi del 2025, il numero dei bandi per accordo quadro rilevato è stato 232, per 811,5 mln., pari rispettivamente al 14,6% in numero e al 21,9% in valore sul

totale dei bandi per servizi di ingegneria e architettura. Rispetto allo stesso periodo 2024, il numero dei bandi risulta in forte crescita sia nel numero (+64,5%), che in valore (+87,3%).

A settembre 2025, le gare rilevate per appalto integrato sono state 57, con un importo della progettazione esecutiva compresa stimato in 4,0 mln. Rispetto al mese precedente, si evidenzia un crollo dell'88,9% del valore dei servizi, a fronte di una crescita del 50,0% nel numero delle gare. Il confronto con il mese di settembre 2024 evidenzia, diversamente, un forte calo del 74,9% nel valore della progettazione esecutiva, assieme a una flessione del 18,6% nel numero delle gare pubblicate. Nei primi nove mesi del 2025, il valore della progettazione esecutiva incluso negli appalti integrati è stato di 126,6 mln. Rispetto allo stesso periodo 2024, si rileva una flessione in valore del 35,7%. Il numero dei bandi rilevati è stato di 552, con una minima flessione del 5,5% sui primi nove mesi del 2024 (Da: *Comunicato Stampa OICE*, 21 ottobre 2025)

VARIE

Molise: al MIT il secondo tavolo tecnico sulla SS 650 "Trignina"

Su indicazione del Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, si è svolto presso la sede del MIT il secondo incontro del tavolo tecnico permanente dedicato al potenziamento e alla messa in sicurezza della strada statale 650 denominata "Trignina".

All'incontro hanno partecipato (Fig. 6), oltre ai vertici dell'Ufficio di Gabinetto del MIT, l'assessore alle Infrastrutture della Regione Molise, M. MARONE, i rappresentanti delle Camere di Commercio dell'area Adriatico-Tirreno — Chieti-Pescara, Molise, Frosinone-Latina, Caserta e Gran Sasso d'Italia — con la delegazione guidata dal presidente della Camera di Commercio Chieti-Pescara, G. STREVER, il direttore di Uniontrasporti, A. FONTANILI, e i vertici di ANAS.

L'iniziativa, fortemente voluta dal



(Fonte: MIT)

Figura 6 – Al MIT, il Focus sul potenziamento e sul corridoio Adriatico-Tirrenico.

Ministro SALVINI, conferma l'impegno del MIT a garantire sicurezza, accessibilità e sviluppo infrastrutturale in un'area strategica per i collegamenti tra Adriatico e Tirreno, a beneficio di cittadini e imprese. Il tavolo tecnico è stato accolto con grande soddisfazione e con spirito di collaborazione dalle cinque Camere di Commercio dell'Adriatico e del Tirreno, che lavorano in sinergia con il MIT per promuovere la competitività dei territori e sostenere la modernizzazione delle infrastrutture.

Al centro dell'incontro, la presentazione del documento tecnico redatto da Uniontrasporti, che analizza le caratteristiche e la distribuzione territoriale del tessuto produttivo interessato dal potenziamento della SS 650, evidenziandone il ruolo strategico per la competitività del corridoio Adriatico-Tirrenico. L'arteria, che collega le autostrade A14 e A1, serve un bacino di circa 320 mila imprese tra Abruzzo, Molise, Lazio e Campania, con poli industriali di rilievo nei settori automotive e chimico-farmaceutico e un export complessivo che supera i 28 miliardi di euro (Da: Co-

municato Stampa MIT, 13 novembre 2025).

Puglia: impianto fotovoltaico di Foggia

Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS, ha avuto un ruolo chiave nella realizzazione del nuovo impianto fotovoltaico attivato da FS Energy nell'agro foggiano, destinato ad alimentare la rete elettrica ferroviaria (Fig. 7). L'impianto, composto da oltre 6.600 pannelli e con una potenza di 3 MWp, rappresenta un passo importante verso la decarbonizzazione dei consumi energetici del Gruppo FS.

Grazie all'esperienza di Italferr nella progettazione digitale e nell'uso del Building Information Modeling (BIM), è stato possibile ottimizzare ogni fase del processo, riducendo tempi e rischi operativi e garantendo una migliore integrazione paesaggistica. Il modello digitale ha consentito di minimizzare l'impatto ambientale e di assicurare la massima efficienza nella realizzazione dell'impianto.

Il progetto si inserisce nella strategia green del Gruppo FS, che punta a installare oltre 1 GW di capacità rinnovabile entro il 2029 e circa 2 GW entro il 2034, coprendo fino al 40% del fabbisogno elettrico del Gruppo. L'impianto di Foggia, insieme a quello di Padova, contribuirà a produrre complessivamente 11 GWh all'anno, equivalenti a migliaia di km percorsi dai treni in modalità sostenibile.

Con il supporto tecnico di RFI e la competenza ingegneristica di Italferr, FS Energy conferma il proprio impegno per un approvvigionamento energetico sicuro e sostenibile, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione e transizione ecologica (Da: Comunicato Stampa Italferr Gruppo FS Italiane, 12 novembre 2025).

Campania: sicurezza infrastrutture, a Napoli la giornata "Conoscenza, Supervisione e Sicurezza"

Si è chiusa all'Unione Industriali di Napoli la giornata di confronto "Conoscenza, Supervisione e Sicurezza".



(Fonte: Italferr Gruppo FS Italiane)

Figura 7 – Vista aerea dell'impianto fotovoltaico di Foggia.

za” promossa da ANSFISA, letta dal Direttore D. CAPOMOLLA come una tappa di un percorso già in atto: rafforzare il sistema dei controlli, rendere più chiaro il perimetro delle responsabilità e dotare l’Agenzia di strumenti normativi e organizzativi in grado di incidere in modo concreto sulla sicurezza delle infrastrutture di trasporto (Fig. 8). L’obiettivo è passare da una prevenzione dichiarata a una prevenzione praticata, misurabile nei risultati sul territorio.

Il confronto ha intrecciato due piani. Da un lato la gestione del rischio: prevenire il dissesto idrogeologico, governare gli impatti degli eventi meteo-climatici estremi su ponti, gallerie, strade e ferrovie, integrare i dati territoriali nella programmazione della manutenzione. Dall’altro il ruolo dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali: autorizzazioni, vigilanza, controllo e supporto tecnico alle altre istituzioni, in un quadro di responsabilità più leggibile per tutti gli attori della filiera.

A tirare le fila del confronto è stato proprio il Direttore CAPOMOLLA, che ha ricordato come l’Agenzia abbia già elevato il livello dei controlli su reti e gestori, affiancando il Ministero nelle scelte e nelle verifiche, indicando in conoscenza strutturata, supervisione sistematica e responsabilità definite la rotta comune su cui proseguire, perché la sicurezza delle infrastrutture sia un bene quotidiano, non solo un tema di emergenza.

Sul fronte istituzionale, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio A. MORELLI ha richiamato il valore strategico di ANSFISA nel presidio della sicurezza infrastrutturale, sottolineando la necessità di trasformare basi dati, monitoraggi e cooperazione tra amministrazioni in cantieri, interventi e risultati tangibili per i cittadini. In un messaggio ai partecipanti, il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti E. RIXI ha invece inquadrato il dissesto idrogeologico come una sfida sistemica per il Paese, indicando proprio la presentazione in anteprima del Libro Bianco su dissesto idrogeologico e infrastrutture di tra-



(Fonte: ANSFISA)

Figura 8 – Prevenzione del dissesto idrogeologico e vigilanza sulle opere al centro dell’appuntamento: sessione tecnica al mattino e focus pomeridiano su autorizzazioni, controlli e profili di responsabilità.

sporto un passo fondamentale verso un modello nazionale di prevenzione, fondato su conoscenze condivise, responsabilità diffuse e integrazione del rischio nelle scelte di pianificazione e manutenzione.

Sempre in materia di Libro Bianco, il documento è stato presentato nella sua natura di strumento necessario a mettere in rete dati, esperienze e competenze al fine di rendere più coerenti le decisioni di investimento e manutenzione con le condizioni reali delle opere e dei territori, proponendo indirizzi operativi replicabili su scala nazionale. Su questi temi si è concentrata anche la sessione tecnica del mattino, che ha visto un confronto serrato tra le strutture dell’Agenzia e i principali gestori nazionali, Autostrade per l’Italia, ANAS, RFI, Italferr, Autostrada del Brennero insieme a RemTech Expo e CTS Infratech/Ischia e Gruppo Fininc, in dialogo con la Struttura Tecnica di Missione del MIT, su monitoraggio, classificazione delle criticità e priorità manutentive, con attenzione alle interdipendenze tra reti stradali e ferroviarie, aree urbane e aree interne.

Nel pomeriggio il baricentro si è spostato invece sui processi e sul quadro delle responsabilità: dai procedimenti autorizzativi alle attività ispettive e di vigilanza di ANSFISA, fino al dialogo conclusivo tra autorità giudiziaria e comunità tecnica.

Il messaggio che arriva da Napoli è quindi chiaro: decisioni basate su conoscenza strutturata, supervisione sistematica e responsabilità definite, perché la sicurezza delle infrastrutture sia un bene quotidiano e non solo un tema di emergenza (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 13 novembre 2025).

Nazionale: Master Universitario di II Livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari A.A. 2025/2026

Sono aperte le iscrizioni al Master di secondo livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari, giunto alla sua ventunesima edizione (Fig. 9), la prima internazionale, interamente in lingua inglese, con lezioni tenute da docenti universitari

NOTIZIARI

e aziendali provenienti da diversi paesi europei.

Le domande di ammissione dovranno essere presentate entro 31 gennaio 2026, esclusivamente online alla pagina web: <https://masteriisf.web.uniroma1.it/it/domanda-di-ammissione>.

Il Corso, promosso da Sapienza, Università di Roma in collaborazione con Alstom, ATAC, BPS Deployment, Fertramviaria, GCF (Generale Costruzioni Ferroviarie), STS, IDOM, Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori, Salcef Group, Siemens Mobility, Technital e Trenolab, si propone di realizzare un percorso formativo finalizzato ad un perfezionamento scientifico multidisciplinare nel campo dei trasporti ferroviari e dell'intera mobilità, con l'obiettivo di preparare tecnici di alto livello in grado di soddisfare le esigenze delle società ferroviarie e di ingegneria, dei centri di ricerca e delle imprese e industrie che operano nel settore.

Il Master è destinato ai laureati di secondo livello in Ingegneria, nelle classi di laurea riportate nel Bando. Possono presentare domanda di ammissione anche i laureandi che conseguiranno il titolo entro il 31 marzo 2026.

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

La quota di iscrizione al Master è di € 3.000,00. Le Aziende partner mettono a disposizione borse di studio da € 3.000,00 ai primi 10 candidati ammessi al Master, che frequenteranno in aula almeno il 75% delle ore di didattica.

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



**SAPIENZA**
UNIVERSITÀ DI ROMA

Railway Infrastructure and Systems Engineering

Post-Master course - 2025/2026

Objective To train, through a multidisciplinary programme of excellence, high-level professionals with a systemic vision of rail transport and mobility.	Course organisation 60 ECTS degree course consisting of: <ul style="list-style-type: none">▶ 12 teaching modules. 480 hours of lectures, seminars, project work and visits to railway facilities. Lectures are given by lecturers and managers from partner companies;▶ 250 hours of internship included in the training programme;▶ final discussion of the project developed during the internship.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

To apply, please see the call for applications on the website: <https://masteriisf.web.uniroma1.it/en>
Submit your application by **31 January 2026**. The registration fee is €3,000.00.

Candidates will participate in a selection process based on qualifications, technical and linguistic knowledge (English), aptitude skills.
A maximum of 35 students will be admitted to the Post-Master's programme.
Scholarships of €3,000.00 will be awarded to the best 10 students admitted to the Post-Master's programme who attend at least 75% of the teaching hours in the classroom.
Location and duration: Rome, February to October 2026.

Almaviva

ALSTOM
mobility by nature

atac

BPS
DEPLOYMENT

FERROTRAMVIARIA SPA

GCF

IDOM

Italo

SALCEF GROUP

SIEMENS

TECHNITAL

trenolab

Figura 9 – La locandina dell'evento.

a giugno 2026 per lezioni, lavori di gruppo e visite didattiche, da luglio a settembre per l'attività di stage; mentre la prova finale, con discussione del progetto elaborato durante il periodo di stage, è prevista nel mese di ottobre 2026.

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il Bando sul sito web del Master (<https://masteriisf.web.uniroma1.it/it>) e scrivere all'indirizzo e-mail master_iisf@uniroma1.it (Da: *Comunicato Stampa Segreteria Master IISF*, 24 novembre 2025).