

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: al via i lavori di upgrade della stazione di Milano Centrale

Nella giornata di giovedì 27 marzo, Italferr ha formalmente avviato i lavori per l'upgrade tecnologico e infrastrutturale di Milano Centrale (Fig. 1), opera strategica che con oltre 6 milioni di passeggeri al mese, si posiziona come la seconda stazione in Italia per traffico ferroviario. Un afflusso costante che ha reso necessario un progetto di rinnovamento, integrando le modifiche al Piano Regolatore Generale con l'implementazione di nuove tecnologie basate su logiche a calcolatore, al fine di ottimizzare l'infrastruttura e garantire un servizio efficiente e puntuale.

Le lavorazioni, suddivise in due macrofasi composte da 4 sottofasi

ciascuna, si concentreranno su due aree chiave: modifiche al sottosistema infrastrutturale, con interventi all'armamento di binari e scambi per aumentare la capacità di manovra e la flessibilità, e interventi al sottosistema Energia, con la necessaria modulazione della catenaria. È prevista inoltre l'installazione di un nuovo sottosistema di segnalamento e controllo del traffico (CCS), in grado di gestire un maggior numero di itinerari ferroviari contemporanei.

La logica del nuovo sottosistema CCS verrà distribuita su 6 Gestori d'Area, i quali saranno collegati tra loro e con gli enti di piazzale da una rete di 1240 km di cavi. Per minimizzare l'impatto sull'ambiente, gli interventi di ammodernamento degli impianti tecnologici sono previsti all'interno di locali già esistenti, due all'interno delle cabine oblique e quattro situati sotto il piano del ferro della stazione



(Fonte: Italferr Gruppo FSI)

Figura 1 – La “Cabina ACC” in ingresso alla Stazione Centrale di Milano.

(magazzini raccordati). Per questi locali è stata progettata una struttura interna che garantisce l'impermeabilizzazione e l'incapsulamento degli apparati tecnologici, senza compromettere l'estetica esterna dell'edificio e nel rispetto dei vincoli storico-culturali della stazione.

Il rinnovamento della stazione di Milano Centrale rappresenta un passo importante per il futuro del trasporto ferroviario in Italia. L'integrazione tra innovazione tecnologica e attenzione al contesto urbano permetterà di creare un nodo ferroviario ancora più efficiente, sostenibile e accessibile, a beneficio di passeggeri e pendolari (Da: *Comunicato Stampa Italferr Gruppo FS Italiane*, 27 marzo 2025).

Nazionale: ANSFISA, revisione delle norme nazionali di qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza

Al termine del processo di consultazione pubblica e di analisi dei commenti ricevuti dai diversi operatori del settore ferroviario, è stato emanato il decreto ANSFISA n. 73 del 01/04/2025 “Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria, di qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e di conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza a specifici requisiti richiamati nella nota ANSF prot. n. 9798/12”.

Il decreto è parte del riordino del quadro normativo nazionale in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, necessario per allinearli all'attuale quadro europeo di riferimento recentemente modificato.

Con tale decreto sono state abrogate:

- le “Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza”, adottate con decreto ANSF n. 4/2011 del 28 marzo 2011;
- le “Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”.

ria”, adottate con il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012;

- la nota ANSF protocollo n. 09798/12 del 13 dicembre 2012, relativa alla “conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza ai requisiti contenuti nelle Disposizioni di RFI 13/2001, 10/2001, 26/2002, 15/2004 e 51/2007”;
- le parti dell’Allegato I del decreto ANSF n. 3/2019 del 2 luglio 2019 relative al Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS).

Il decreto è stato pubblicato sul sito internet dell’Agenzia, nella sezione Decreti - Portale ANSFISA, ed è entrato in vigore il giorno successivo alla sua emanazione.

Nella sezione Documenti in consultazione - Portale ANSFISA è stato pubblicato il documento di analisi dei commenti ricevuti, con le relative valutazioni di questa Agenzia (Da: *InfoPoint ANSFISA*, 2 Aprile 2025).

TRASPORTI URBANI

Lazio: Metro A, i lavori di restyling svolti alla stazione Cipro

Anche la stazione Cipro della metro A è stata profondamente rinnovata (Fig. 2). I lavori si sono svolti senza interruzioni del servizio viaggiatori e hanno consentito il restyling della stazione, sul modello di quanto realizzato nelle stazioni di Spagna e Otaviano.

Gli interventi tecnici effettuati a Cipro. Nel corso delle attività sono stati svolti importanti interventi tecnici. Sono stati canalizzati alcuni punti di infiltrazione, lato binari e in banchina. Gli impianti di traslazione, scale mobili e ascensori, sono stati oggetto di revisione speciale e, inoltre, la scala mobile esterna è stata sostituita con un nuovo impianto.

Gli interventi di restyling. Sono state rinnovate le strutture e gli impianti di illuminazione. Tutti i carter arancioni della stazione sono stati sostituiti con nuovi carter bianchi, mi-



(Fonte: ATAC)

Figura 2 – La nuova infrastruttura per il servizio metropolitano della Stazione Cipro, Linea A.

gliorando così la luminosità e l’aspetto estetico. Il box di stazione è stato completamente rinnovato con il rifacimento della verniciatura in smalto bianco e la sostituzione dei vetri opacizzati. Sono stati rinnovati anche i servizi igienici autopulenti presenti in stazione. È stata completamente rinnovata l’illuminazione, con l’integrazione di 670 nuove lampade e sono stati sostituiti, ristrutturati e retroilluminati i carter segnaletici, che ora svolgono una funzione sia decorativa che illuminante. L’intero arredo delle banchine è stato completamente sostituito. Gli elementi murari interni alla stazione sono stati trattati con stuccatura e pittura. È stata effettuata la sabbatura di 200 m² di travertino e la pulizia dei mattoncini in klinker, che rivestono le pareti per oltre 250 m², caratterizzando l’ambiente della stazione.

Interventi all’esterno della stazione. Tutti gli elementi murari esterni alla stazione sono stati trattati con stuccatura e pittura. Oltre a ciò, sono stati sabbati 250 m² di travertino e puliti oltre 450 m² di mattoncini in klinker, che rivestono l’intera area di accesso esterna. I vetri vandalizzati della teca contenente importanti reperti archeologici sono stati sostituiti

ti e rivalorizzata l’intera struttura. È stato inoltre completato il ripristino e la sostituzione di tutte le luci della piazzetta d’ingresso, dei viali e degli spazi aperti che conducono agli accessi della stazione (Da: *Comunicato Stampa ATAC*, 3 aprile 2025).

Lombardia: torna il treno storico con undici corse verso i laghi Maggiore e di Como, Novara e la Valassina

Undici corse dal centro di Milano ai laghi, Novara e verso le montagne della Valassina. Questo il programma di Trenord per il treno storico nel 2025, che dopo i sold out nel 2024 in occasione dei suoi cent’anni, torna con due nuove mete: oltre i Laghi Maggiore e di Como, quest’anno il convoglio raggiungerà anche Novara e Asso.

Sarà domenica 6 aprile la prima corsa del treno storico, che tornerà sui binari per riproporre ai passeggeri nuovi viaggi da trascorrere nell’atmosfera degli anni Venti, sui sedili di velluto rosso cardinale delle carrozze di prima classe, con gli interni in legno.

I viaggi con destinazione Como Lago, Novara Nord e Asso saranno

animati da personaggi in costume d'epoca che si esibiranno in diverse performance artistiche, teatrali e musicali, basate sulla ricostruzione storica di luoghi e personaggi del tempo. Quelli con destinazione Laveno Mombello Lago, invece, saranno arricchiti da formazioni di musicisti jazz che renderanno omaggio alla musica degli anni Venti e Trenta.

Il programma dell'iniziativa

Il treno è composto da tre carrozze di prima classe AZ 130-136-137, costruite negli anni 1924-25, dal locomotore E 600-3, realizzato da OM-CGE nel 1928, e dal locomotore E 610-04, prodotto dalla Breda-CGE nel 1949, tutti completamente restaurati.

Il convoglio da aprile a novembre effettuerà 11 undici corse di andata e ritorno da Milano Cadorna: sei saranno dirette a Como Lago; tre a Laveno Mombello Lago, una a Novara e una ad Asso.

Di seguito il programma completo:

- domenica 6 aprile: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 27 aprile: Milano Cadorna-Laveno Mombello Lago
- domenica 11 maggio: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 18 maggio: Milano Cadorna-Laveno Mombello Lago
- domenica 25 maggio: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 8 giugno: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 14 settembre: Milano Cadorna-Novara Nord
- domenica 21 settembre: Milano Cadorna-Como Lago
- domenica 5 ottobre: Milano Cadorna-Asso
- domenica 19 ottobre: Milano Cadorna-Laveno Mombello Lago
- domenica 9 novembre: Milano Cadorna-Como Lago

Il biglietto speciale dedicato all'iniziativa comprende il percorso di andata e ritorno sul treno storico,

più il viaggio di andata e ritorno su treni Trenord da tutta la Lombardia a Milano o alle stazioni in cui il convoglio effettua fermata: Saronno, per le corse verso Como; Saronno e Varese Nord, per le corse verso Laveno. Non sono previste fermate intermedie per le corse verso Novara Nord e Asso. Per i ragazzi fino ai 13 anni il viaggio è gratuito.

Da martedì 1° aprile, sarà possibile acquistare su trenord.it e App (sezione "Gite in treno") il biglietto speciale per la prima corsa, fino a esaurimento posti.

- La corsa Milano-Como di domenica 6 aprile

Il primo treno storico della stagione, domenica 6 aprile, partirà da Milano Cadorna alle ore 9.40 e arriverà alle ore 11.18 alla stazione di Como Lago, a pochi passi dalla riva del lago di Como. La fermata intermedia a Saronno è prevista alle 10.28, con ripartenza alle 10.35.

Da Como, la corsa di rientro partirà alle ore 16.46, con fermata a Saronno alle ore 17.34 e arrivo a Milano Cadorna alle ore 18.44. Il biglietto speciale del treno storico per Como avrà un costo di 15,60 euro (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 31 marzo 2025)

Piemonte: Torino, presentazione della nuova linea 2 della metropolitana

Si è tenuta la presentazione del bando di gara per la scelta del nuovo sistema di treni della linea 2 della Metropolitana di Torino, un'opera strategica per il futuro della mobilità cittadina.

L'evento ha visto la partecipazione del vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, a testimonianza dell'importanza di questo intervento innovativo e sostenibile per la mobilità locale e dell'impegno del MIT per queste opere che porteranno benefici significativi in termini di riduzione del traffico e miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Si tratta di un progetto all'avanza-

guardia: la nuova linea M2 avrà una lunghezza complessiva di 28,6 km, attraverso un sistema su ferro a guida completamente autonoma. I treni, dotati di moderni sistemi di autodiagnosi dei guasti, garantiranno prestazioni in linea con gli standard europei, con vibrazioni ridotte e una velocità massima di 80 km/h.

Ogni convoglio potrà trasportare fino a 400 passeggeri, con aree riservate a persone con disabilità motoria e biciclette.

Quattro gli obiettivi della progettazione redatta da Infra.To: integrare la nuova infrastruttura con avanguardie tecnologiche, garantire una manutenzione ordinaria predittiva tramite l'utilizzo di modelli BIM e sensoristica, assicurare il comfort dei passeggeri e adottare misure per evitare l'obsolescenza tecnologica.

Nel corso dei lavori il ministro SALVINI ha annunciato che, nel prossimo Cipess, verranno stanziati i 24,5 milioni necessari per il prolungamento fino a Cascine Vica della linea 1 della metropolitana di Torino (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 1 aprile 2025).

Liguria: la metropolitana di Genova si rinnova, entra in servizio il primo treno di quarta generazione

Entra in servizio il nuovo treno di Hitachi Rail per la metropolitana di Genova (Fig. 3). Dopo aver superato le prove della commissione ministeriale, terminata la fase di pre-esercizio, correrà sui binari della metropolitana di Genova.

Si tratta del primo dei 14 veicoli che Hitachi Rail sta costruendo per la metro del capoluogo ligure. Un investimento complessivo di 70 milioni di euro completamente finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ad aprile entrerà in servizio il secondo treno di ultima generazione e a seguire, uno al mese, fino al completamento della flotta.

I nuovi treni, che si aggiungono alla flotta gestita da AMT, contribuiranno a supportare l'espansione del-

la rete metropolitana di Genova, che incrementerà il proprio tracciato sia con le stazioni di Martinez e Canepari, sia con l'attivazione al pubblico della stazione di Corvetto.

I nuovi treni sono composti da 4 semicasse per una capacità complessiva di 290 passeggeri. Sono bidirezionali, lunghi 39 m e potranno circolare anche in composizione doppia, per una lunghezza totale di 78 m e una capacità di 580 passeggeri. Per garantire una maggiore flessibilità di esercizio, i nuovi convogli potranno operare in accoppiata anche con i 7 veicoli di terza generazione, attualmente in servizio sull'infrastruttura del capoluogo ligure.

La loro messa in servizio consentirà, inoltre, di rottamare i 6 treni di prima generazione, entrati in esercizio nel 1990, abbassando così l'età media del parco veicoli da 22,3 anni a 9,8 anni.

Design innovativo, tecnologie avanzate, uso di materiali rispondenti ai requisiti di sicurezza, resistenza e riciclabilità: queste le principali caratteristiche dei nuovi treni. Gli allestimenti interni e gli impianti di bordo sono stati concepiti per limitare al minimo gli ingombri degli apparati tecnici nell'area passeggeri, in modo da avere una continuità architettonica e visiva tra le carrozze contigue.

L'efficienza del servizio è garantita dal sistema ATP (*Automatic Train Protection*) relativo alla protezione automatica della marcia del treno, evitando in questo modo collisioni e deragliamenti e dal sistema ATO (*Automatic Train Operation*), ovvero la tecnologia di gestione automatica delle fermate e ripartenze nelle stazioni.

I treni, inoltre, sono dotati di un articolato sistema di telecomunicazioni di bordo. In ogni carrozza, sono stati installati apparati che, grazie a una rete Ethernet, garantiscono la connettività di tutti dispositivi di comunicazione: l'impianto di diffusione sonora, i display per l'informazione ai passeggeri, i citofoni di emergenza e i dispositivi di controllo e comunicazione riservati al conducente.

Infine, il comfort di viaggio è garantito da un innovativo sistema di climatizzazione, installato anche nella cabina di guida, ed è presente anche un avanzato sistema di videosorveglianza per la sicurezza dei passeggeri.

“Con l'entrata in servizio di questo nuovo treno, che ha appena ottenuto il via libera da ANSFISA, compiamo un altro decisivo passo in avanti sul rinnovo della flotta dei treni, con elevati standard di sicurezza, di sostenibilità e di qualità per i passeggeri su un asset fondamentale del trasporto pubblico locale come la metro, con il suo prolungamento in Val Polcevera e verso il Levante – dichiara il facente funzioni sindaco di Genova P. PICCOCCHI – Il modello integrato della mobilità prevede un servizio sempre più di qualità, all'interno di una rete di offerta di ultima generazione. La messa in servizio del nuovo treno Hitachi Rail fa parte di una flotta che abatterà ulteriormente l'età media dei mezzi in uso, garantendo al trasporto pubblico sempre maggiore attrattività”.

“Un'inaugurazione importante per la mobilità e i trasporti nella città di Genova – dichiara l'assessore regionale ai Trasporti M. SCAJOLA – La messa in servizio di questo nuovo convoglio di quarta generazione segna un passo fondamentale per il rinnovo della flotta metro a disposizione di AMT ed è sinonimo di generale progresso per tutta la Liguria. Come Regione abbiamo rinnovato tutta la flotta dei treni portandoli a una media età inferiore ai 5 anni, stesso procedimento verrà via via fatto con la metropolitana garantendo così a cittadini e turisti mezzi di prim'ordine. Attualmente dei 960 bus circolanti di AMT, oltre 600 sono stati acquistati con contributi regionali. Continueremo a sostenere le aziende di trasporto



(Fonte: Hitachi Group)

Figura 3 – Un convoglio in attesa di partenza per una corsa di prova sulla Metropolitana di Genova.

pubblico locale con l'obiettivo di offrire un servizio migliore all'utenza e tutte le garanzie possibili ai lavoratori”.

“Il rinnovamento del parco mezzi della nostra metropolitana rappresenta un investimento importante nell'ottica di un trasporto pubblico sempre più moderno, efficiente e confortevole per genovesi e turisti – spiega l'assessore alla Mobilità sostenibile e al Trasporto pubblico del Comune di Genova S. GAMBINO – Con questi treni di ultima generazione, la prossima realizzazione delle nuove fermate della metropolitana e la messa a terra del progetto dei 4 Assi di Forza con l'elettrificazione e decarbonizzazione di tutto il parco mezzi di AMT, contestualmente ad alcune importanti azioni di rigenerazione urbana, andremo a garantire una mobilità sempre più veloce, condivisa ed ecosostenibile, con benefici a 360 gradi per tutto il territorio genovese”.

“L'arrivo dei nuovi treni di quarta generazione è un passo fondamentale per rendere la metropolitana di Genova più efficiente, moderna e sicura. Questo rinnovamento della flotta non solo migliorerà la qualità del servizio per i cittadini, ma sarà anche un tassello strategico nell'ampliamento della rete di trasporto pubblico della città – sottolinea C. GARBARINO, consigliere delegato ai Trasporti della Città Metropolitana di Genova – L'integrazione futura con lo Skymetro rappresenterà un'opportunità straordinaria per il nostro territorio: con il prolun-

gamento fino a Prato, si creerà un collegamento essenziale tra la Val Bisagno e il resto della città, garantendo una mobilità più rapida e sostenibile per i residenti delle vallate. Investire nel trasporto pubblico significa guardare al futuro e alla qualità della vita dei cittadini, e Città Metropolitana di Genova continuerà a sostenere con determinazione progetti che rendano il nostro sistema di mobilità sempre più connesso ed efficiente”.

“L’entrata in servizio del nuovo treno Hitachi Rail di ultima generazione segna una tappa significativa nel percorso di rinnovamento e potenziamento della flotta della metropolitana, soprattutto nell’ottica dei prolungamenti della rete in corso – afferma I. GAVUGLIO, presidente e direttore generale di AMT – Il treno che inauguriamo così come i prossimi che entreranno in servizio nei prossimi mesi, è un veicolo all’avanguardia, dotato di allestimenti e design moderni e tecnologie innovative, studiato per rendere il viaggio dei nostri utenti più confortevole e sicuro. I nuovi treni contribuiranno inoltre ad aumentare l’attrattività della metropolitana di Genova, in quanto mezzo di trasporto efficiente, veloce e sostenibile”.

“Hitachi Rail ha un forte legame con la città di Genova sia per la presenza sul territorio di uno dei nostri principali siti nonché centro di eccellenza del segnalamento ferroviario, sia per la consolidata collaborazione con il Comune e AMT – dice L. D’AQUILA, COO Hitachi Rail Group e CEO Hitachi Rail Italia – I treni che abbiamo realizzato saranno al servizio dei passeggeri genovesi e siamo orgogliosi di poter contribuire concretamente al potenziamento del trasporto pubblico della città con i nostri prodotti e le nostre tecnologie. Siamo consapevoli che le nostre idee e il nostro lavoro incidono direttamente sulla qualità della vita delle persone per cui sentiamo la responsabilità di innovare e portare valore in termini di sicurezza, comfort e sostenibilità: questi treni ne sono l’esempio” (Da: *Comunicato Stampa Hitachi Group*, 26 marzo 2025).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: Polo Logistica FS Italiane, sinergia ferro-gomma per trasporto di prefabbricati in calcestruzzo

Una nuova collaborazione per rendere la logistica più efficiente e a basso impatto ambientale: Polo Logistica FS Italiane, Baracalit e Murano S.p.A. annunciano l’avvio di un innovativo modello di trasporto intermodale di prefabbricati in calcestruzzo che ottimizza i flussi logistici e riduce le emissioni di CO₂, riducendo gli spostamenti su gomma.

L’iniziativa è stata anticipata durante il convegno “Il ruolo della logistica nella transizione energetica e nella crescita economica”, organizzato da ALIS (Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile) nell’ambito della fiera LetExpo di Verona.

Grazie al Polo Logistica, i manufatti in calcestruzzo prodotti da Baracalit nel suo stabilimento di Bibbiena (AR), vengono caricati sul treno direttamente in fabbrica mediante Trasporto Ferroviario Toscano - TFT e, con un treno Mercitalia Rail, raggiungono il terminal di Marcanise (CE), dove Mercitalia Shunting & Terminal li carica su autocarri per il trasporto in cantiere. Un modello di logistica integrata che valorizza la sinergia tra le aziende del Polo Logistica, fornendo soluzioni efficienti e sostenibili per creare valore per i partner.

“Questa sinergia fa parte del percorso evolutivo del nostro Piano Strategico, che prevede una serie di azioni mirate a favorire la massima collaborazione tra i diversi segmenti del trasporto in un’ottica di sistema sull’intera supply chain con il treno come vettore principale sulle lunghe distanze”, ha dichiarato S. DE FILIPPIS, AD di Mercitalia

Logistics. “Un approccio che parte prima di tutto dell’innovazione culturale che sta vivendo il Polo Logistica del Gruppo FS Italiane: il cliente e la sua domanda al centro dei processi operativi, le partnership e le sinergie quali must del piano, la sostenibilità ambientale, economica e sociale come faro per il raggiungimento degli sfidanti obiettivi che ci siamo prefissati per proporci sempre più come *Freight Forwarder* a supporto del sistema industriale europeo”.

L’adozione di questo modello di trasporto (Fig. 4) consente di eliminare circa 280 autocarri dalla rete stradale, evitando l’emissione di circa 195 tonnellate di CO₂ rispetto al trasporto esclusivamente su gomma, secondo le stime del Polo Logistica FS Italiane.

L’iniziativa si inserisce in un momento simbolico per Murano S.p.A., azienda leader italiana nel settore della frutta secca con il marchio Fatina, che celebra 80 anni di attività con la costruzione di un nuovo stabilimento all’avanguardia. Questa struttura, caratterizzata da dimensioni, tecnologia e innovazione uniche in Europa, è stata affidata a Baracalit, azienda toscana di riferimento nel settore dei prefabbricati ad alto contenuto tecnologico ed estetico.

Questa partnership rappresenta un nuovo passo avanti nel percorso di intermodalità promosso dal Polo Logistica, in continuità con il progetto ferro-mare-gomma realizzato lo scorso anno insieme a Baracalit e Gruppo Grendi. Un’ulteriore milestone verso



(Fonte Gruppo FS Italiane, Mercitalia Logistics)

Figura 4 – Polo Logistica FS Italiane: sinergia ferro-gomma per trasporto di prefabbricati in calcestruzzo.

una logistica sempre più sostenibile, efficiente e in linea con gli obiettivi ESG delle aziende partner (Da: *Comunicato Stampa Mercitalia Logistics*, 13 marzo 2025).

INDUSTRIA

Nazionale: Gruppo FS Italiane, risultati di bilancio 2024

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., presieduto da T. TANZILLI, ha approvato, in data odierna, la Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2024 del Gruppo FS Italiane, che da quest'anno contiene anche la Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

S. A. DONNARUMMA, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane, ha così commentato: "Il 2024 ha rappresentato un anno di conferma della solidità e della centralità del Gruppo FS Italiane nello sviluppo infrastrutturale e industriale del Paese. Con oltre 17,5 miliardi di euro di investimenti tecnici, il livello più alto mai raggiunto nella storia del Gruppo, e ricavi operativi saliti a 16,5 miliardi di euro, abbiamo dimostrato una capacità esecutiva straordinaria, sostenuta anche da una gestione efficace dei fondi PNRR, di cui siamo tra i principali attuatori. A fine anno risultano spesi oltre 12 miliardi di euro, un valore superiore alla pianificazione prevista.

In questa prospettiva si inserisce

anche il Piano Strategico 2025–2029, che prevede oltre 100 miliardi di euro di investimenti per sostenere un processo di profonda trasformazione industriale, orientato al potenziamento delle infrastrutture, al miglioramento della qualità del servizio, alla crescita sostenibile e al rafforzamento della presenza internazionale.

Anche i ricavi operativi segnano un nuovo massimo storico, con performance in crescita in tutti i segmenti di business, in particolare nel trasporto passeggeri. Si confermano positivi anche i principali indicatori economici, come EBITDA ed EBIT. In un contesto economico complesso, il Gruppo FS Italiane continua a rafforzare il proprio ruolo strategico per il Paese, mantenendo una solida struttura patrimoniale e finanziaria e contribuendo fortemente allo sviluppo occupazionale, con oltre 9.700 nuove assunzioni nel 2024 (Fig. 5).

Significativi anche i risultati conseguiti in ambito ESG, con un forte impegno nella decarbonizzazione, nella gestione efficiente delle risorse e nella promozione dell'inclusione, sostenuti da strumenti di finanza sostenibile e da una visione di crescita responsabile".

I Ricavi operativi aumentano a 16,5 miliardi di euro, con un incremento complessivo di 1,7 miliardi di euro (+12%) rispetto al 2023.

I Ricavi da servizi di trasporto, pari a 8,7 miliardi di euro, registra-

no una crescita di 818 milioni di euro rispetto al 2023, sia in ambito nazionale che internazionale. Nello specifico, aumentano sia i ricavi relativi ai servizi passeggeri su ferro (+641 milioni di euro), sia i ricavi da trasporto passeggeri su gomma (+22 milioni di euro), con volumi di domanda dei viaggiatori km (+6,6% nei servizi a mercato, +4,5% nel servizio intercity, +7,2% nel servizio regionale) e di produzione dei treni km (+5,8% nei servizi a mercato, +3,6% nel servizio intercity, +0,7% nel servizio regionale) in crescita. Aumentano anche i ricavi connessi al trasporto merci su ferro (+156 milioni di euro), grazie al contributo delle nuove società del gruppo Exploris, entrate nell'area di consolidamento nel 2024.

I Ricavi da servizi di infrastruttura, pari a 4,6 miliardi di euro, registrano un aumento di circa il 9,5% rispetto al periodo precedente (+402 milioni di euro) per effetto dell'andamento dei corrispettivi di servizio e concessionari legati alla circolazione stradale e ferroviaria.

Gli Altri ricavi operativi, pari a 3,1 miliardi di euro, aumentano complessivamente di 506 milioni di euro. La variazione è dovuta prevalentemente all'operazione di vendita dello scalo Farini e San Cristoforo nell'ambito dell'Accordo di Programma sottoscritto con il Comune di Milano e all'incremento dei servizi offerti alle Imprese Ferroviarie e dei servizi accessori alla circolazione.

Highlights Risultati Economici e Finanziari	2024	2023	Variazione	€ mln
				%
Ricavi operativi	16.529	14.804	1.725	11,7
EBITDA	2.242	2.228	14	0,6
EBIT	343	338	5	1,5
Risultato netto	(208)	100	(308)	(>200)
Investimenti tecnici	17.559	16.423	1.136	6,9
Posizione Finanziaria Netta	13.496	11.158	2.338	21,0
Mezzi Propri	41.752	42.089	(337)	(0,8)

(Fonte: Gruppo FS Italiane)

Figura 5 – I risultati di bilancio Gruppo FS Italiane, in sintesi.

I Costi operativi si attestano a 14,3 miliardi di euro, in crescita di 1,7 miliardi di euro (+14%) rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'incremento dell'organico medio e dell'aumento del costo unitario del lavoro nonché di maggiori costi per servizi ed energia elettrica per la trazione.

L'EBITDA si incrementa di 14 milioni di euro, pari a +1% rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto, principalmente, della variazione del perimetro di consolidamento.

L'EBIT si attesta a 343 milioni di euro con una crescita di +1,5% rispetto al 2023.

La Perdita Netta si attesta a 208 milioni di euro (rispetto all'utile di 100 milioni di euro del 2023) per il peggioramento del saldo della gestione finanziaria riconducibile a fenomeni non ricorrenti legati a variazioni di perimetro di consolidamento e a maggiori oneri finanziari a servizio del debito.

Sul fronte degli Investimenti, il 2024 conferma il ruolo centrale del Gruppo a sostegno del sistema industriale nazionale. Il Gruppo FS Italiane ha infatti sviluppato e gestito un livello complessivo di spesa per investimenti tecnici pari a 17,6 miliardi di euro, con una crescita del 7% rispetto al 2023 (il 96% degli investimenti in Italia e quasi 15 miliardi di euro relativi ad infrastrutture ferroviarie e stradali, tra le quali si segnalano, in particolare, le opere sulla linea AV/AC Verona-Padova tratta Verona-Vicenza, sulla Milano-Verona tratta Brescia-Verona e sulla tratta Terzo Valico dei Giovi e Napoli-Bari).

In parallelo, il Gruppo FS Italiane mantiene un elevato livello di solidità patrimoniale e finanziaria, con un

Patrimonio Netto che a fine 2024 ammonta a 41,7 miliardi di euro.

La Posizione Finanziaria Netta, pari a 13,5 miliardi di euro, registra un incremento di 2,3 miliardi di euro rispetto al 31 dicembre 2023, per il maggior ricorso alla provvista finanziaria finalizzata a supportare il piano di sviluppo e ammodernamento del Gruppo. Il rapporto PFN/Patrimonio si attesta anche per il 2024 intorno allo 0,3.

I giudizi delle agenzie di rating danno il pieno riconoscimento dell'affidabilità patrimoniale e finanziaria del Gruppo, con "BBB/A-2" da Standard & Poor's, che ha lasciato invariato a fine novembre 2024 il proprio giudizio con outlook "stable" e lo "Stand Alone Credit Profile" (SACP) a 'bbb+', un notch superiore a quello della Repubblica Italiana, e con Fitch che ha confermato nel mese di ottobre il proprio giudizio in "BBB/F2", alzando l'outlook da "stabile" a "positivo". Fitch ha inoltre confermato lo Standalone Credit Profile (SCP) di FS Italiane a 'bbb'.

In questo quadro, assumono un ruolo significativo gli strumenti di finanza sostenibile. In particolare, nel corso del 2024 è stata sottoscritta una nuova linea di credito *committed* e *revolving Sustainability Linked*, di ammontare pari a 3,5 miliardi di euro con durata triennale, con meccanismi di revisione del margine e della *commitment fee* al raggiungimento di target relativi a tre *Key Performance Indicator* legati a temi ESG; è stata finalizzata una nuova emissione in private placement riservata alla Banca Europea per gli Investimenti per 100 milioni di euro per finanziare l'acquisto da parte di Trenitalia di treni ibridi dedicati al servizio regionale;

è stato sottoscritto un finanziamento quadriennale con Intesa Sanpaolo - IMI CIB per un totale di 2 miliardi di euro i cui proventi saranno rivolti in particolare a finanziare spese di manutenzione straordinaria per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, totalmente rispondenti ai principi ESG perché relative a progetti in grado di produrre significativi benefici ambientali e sociali.

I dipendenti del Gruppo FS Italiane passano da 92.446 a 96.335 unità, con un turnover determinato da 9.736 assunzioni e 6.374 uscite. Continua la crescita della presenza femminile con un'incidenza nel 2024 pari al 21,5%.

PRINCIPALI RISULTATI DEI SETTORI DI BUSINESS

- Infrastruttura Ferroviaria

I Ricavi operativi dell'infrastruttura ferroviaria nel 2024 ammontano a oltre 3 miliardi di euro e sono in incremento rispetto al 2023 per 62 milioni di euro (+2%).

L'EBITDA è pari a 86 milioni di euro in diminuzione dell'81,3% per effetto del piano assunzioni del personale a servizio della manutenzione e degli investimenti (Fig. 6).

In evidenza, gli investimenti tecnici dell'infrastruttura ferroviaria che nel 2024 superano gli 11 miliardi di euro (10,8 miliardi di euro nel 2023) e rappresentano oltre il 64% del totale investimenti tecnici del Gruppo FS Italiane.

Nel corso del 2024 RFI ha pubblicato 359 bandi di gara per un valore di 13,4 miliardi di euro e ci sono state aggiudicazioni definitive di 293 gare per un importo pari a circa 10 miliardi di euro.

	2024	2023	Variazione	€ mln
				%
Ricavi operativi	3.202	3.140	62	2,0
EBITDA	86	460	(374)	(81,3)
Investimenti tecnici	11.273	10.839	434	4,0

(Fonte: Gruppo FS Italiane)

Figura 6 – I risultati di bilancio Gruppo FS Italiane, in sintesi: Infrastruttura ferroviaria.

- **Infrastruttura stradale**

I Ricavi operativi dell'infrastruttura stradale nel 2024 ammontano a oltre 4 miliardi di euro e sono in incremento rispetto al 2023 per 313 milioni di euro (+8,0%).

L'EBITDA è pari a 119 milioni di euro in diminuzione dell'11,9% per effetto della crescita dei costi per servizi di gestione dell'infrastruttura stradale e dei costi del personale (Fig. 7).

Gli investimenti tecnici dell'infrastruttura stradale nel 2024 sono pari a 3,6 miliardi di euro (3,2 miliardi di euro nel 2023) e rappresentano il 21% del totale investimenti tecnici del Gruppo FS Italiane.

Nel corso del 2024 ANAS ha pubblicato 54 bandi di gara per un valore di 3,8 miliardi di euro e ci sono state aggiudicazioni definitive di 102 gare per un importo pari a circa 5,2 miliardi di euro.

- **Trasporto Passeggeri**

I volumi complessivi di traffico passeggeri su rotaia realizzati nel 2024 dalle società impegnate nel trasporto passeggeri sono stati pari a 49 miliardi di viaggiatori km (di cui 37,7 miliardi, pari circa al 77%, relativi a Trenitalia), in crescita del 6,7% rispetto al 2023.

I Ricavi operativi del Trasporto Passeggeri nel 2024 ammontano a 8,6 miliardi di euro e sono in incremento rispetto al 2023 per 905 milioni di euro (+12%), essenzialmente attribuibile alla componente dei ricavi da traffico trainati dall'incremento della domanda correlato alla ripresa della mobilità dei viaggiatori e alla ripresa del business travel e del traffico pendolare (Fig. 8).

L'EBITDA registra un valore positivo pari a 1,8 miliardi di euro, con un incremento pari a 312 milioni di euro rispetto al 2023 derivante dai maggiori ricavi parzialmente mitigato dai costi legati principalmente alla maggiore offerta e ai maggiori costi del personale.

Gli investimenti tecnici legati al Trasporto passeggeri sono pari nel 2024 a oltre 2 miliardi di euro (+13,4% vs il 2023) principalmente per rinnovo materiale rotabile in capo a Trenitalia.

- **Trasporto Merci**

I Ricavi operativi del Trasporto Merci ammontano a 1.358 milioni di euro e registrano un incremento rispetto al 2023 pari a 207 milioni di euro (+18%) legati ai maggiori volumi di traffico realizzati, in territorio nazionale ed estero, pari a 22,9 miliardi di tonnellate km (+8,6% rispetto al 2023) a fronte di una maggiore offerta di treni km (+11,7%). Le performance del Trasporto Merci sono state trainate dal contributo del Gruppo TX Logistik, in particolare per l'acquisizione del Gruppo Exploris a fine 2023, i cui effetti economici patrimoniali e finanziari hanno avuto piena manifestazione sulla situazione del Gruppo FS Italiane a partire dal 2024 (Fig. 9).

L'EBITDA si attesta nel 2024 ad un valore positivo di 61 milioni di euro, in aumento dell'1,7% rispetto al 2023 come derivata dell'incremento di fatturato.

Il Trasporto Merci ha sviluppato nel 2024 investimenti tecnici pari a 297 milioni di euro (+64,1% vs il 2023) per il proseguimento del piano di rinnovo della flotta e per la manutenzione del parco loco e carri operativo.

- **Urbano**

I Ricavi operativi del Settore Urbano nel 2024 ammontano a 586 milioni di euro, registrando un incremento (>200%) attribuibile principalmente all'operazione di vendita dello Scalo Farini e San Cristoforo di Milano.

L'EBITDA del Settore Urbano si attesta nel 2024 ad un valore positivo di 158 milioni di euro e registra un miglioramento di 125 milioni di euro trainato dall'incremento dei ricavi operativi (Fig. 10).

Nel 2024 gli investimenti tecnici del Settore Urbano sono pari a 10 milioni di euro (48 milioni di euro nel 2023) e si riferiscono alla manutenzione e valorizzazione degli asset immobiliari di proprietà del Gruppo FS Italiane.

- **Sostenibilità ambientale, sociale e di governance**

Il Gruppo FS Italiane prosegue l'impegno nella mitigazione del cambiamento climatico verso l'obiettivo "Net Zero": in particolare, le emissioni dirette e indirette (derivanti dall'energia acquistata), pari a circa 2,5 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, registrano una riduzione dell'1,5% rispetto al 2019, anno base dei target di decarbonizzazione certificati attraverso SBTi (*Science Base Target Initiative*), iniziativa internazionale che supporta il settore privato nel percorso di riduzione delle emissioni.

Tra le altre tematiche ambientali, è necessario sottolineare il ruolo di rilievo che riveste la corretta gestione delle acque nelle attività del Gruppo (nel 2024 si registra un consumo idrico pari a 17 milioni di m³, con una riduzione di circa il 16% dei prelievi idrici rispetto al 2019), e la gestione efficiente e "circolare" delle risorse

	2024	2023	Variazione	€ mln
				%
Ricavi operativi	4.220	3.907	313	8,0
EBITDA	119	135	(16)	(11,9)
Investimenti tecnici	3.625	3.214	411	12,8

(Fonte: Gruppo FS Italiane)

Figura 7 – I risultati di bilancio Gruppo FS Italiane, in sintesi: Infrastruttura stradale.

	2024	2023	Variazione	€ mln %
Ricavi operativi	8.554	7.649	905	11,8
EBITDA	1.865	1.553	312	20,1
Investimenti tecnici	2.255	1.988	267	13,4

(Fonte: Gruppo FS Italiane)

Figura 8 – I risultati di bilancio Gruppo FS Italiane, in sintesi: Trasporto passeggeri.

	2024	2023	Variazione	€ mln %
Ricavi operativi	1.358	1.151	207	18,0
EBITDA	61	60	1	1,7
Investimenti Tecnici	297	181	116	64,1

(Fonte: Gruppo FS Italiane)

Figura 9 – I risultati di bilancio Gruppo FS Italiane, in sintesi: Trasporto merci.

	2024	2023	Variazione	€ mln %
Ricavi operativi	586	156	430	>200
EBITDA	158	33	125	>200
Investimenti tecnici	10	48	(38)	(79,5)

(Fonte: Gruppo FS Italiane)

Figura 10 – I risultati di bilancio Gruppo FS Italiane, in sintesi: Urbano.

naturali, anche nell’ottica di minimizzare la produzione di rifiuti (97% è la percentuale in peso di rifiuti speciali inviati a recupero nel 2024).

Si registra un generale aumento delle attività economiche classificate come ecosostenibili ai sensi della Tassonomia europea. La quota ecosostenibile delle spese in conto capitale (88,3%), in crescita di circa il 10% rispetto al 2023, conferma la direzione degli investimenti ecosostenibili che il Gruppo prevede di attuare nell’arco di Piano industriale, pari a oltre l’80% di tutti gli investimenti previsti nel prossimo decennio.

Con 96.335 persone, il Gruppo FS Italiane rappresenta una delle più grandi realtà industriali del Paese. Costante è l’impegno per garantire

condizioni di lavoro, benessere, inclusione e valorizzazione per tutti i dipendenti. A tal proposito, proseguono le attività per raggiungere importanti obiettivi quali, ad esempio, gli infortuni mortali zero sul lavoro (entro il 2031) e l’incremento delle donne che ricoprono ruoli manageriali (33,5% da raggiungere entro il 2029).

È proseguito il percorso per supportare la catena di fornitura nel miglioramento delle proprie performance di sostenibilità, attraverso l’applicazione di un sistema di Rating ESG, messo a disposizione da FS Italiane, che ha coinvolto oltre 450 aziende/business partner e vedrà, a partire dal 2026, la partecipazione di 5 mila operatori economici e fornitori.

Nella sezione Relazioni finanzia-

rie del sito web fsitaliane.it è disponibile un documento di sintesi con il dettaglio dei principali risultati conseguiti nel periodo dal Gruppo FS Italiane (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FS Italiane*, 3 aprile 2025).

VARIE

Marche: FS Italiane - Cantieri parlanti, potenziamento linea Orte-Falconara, RFI dà il via allo scavo della galleria Chiarodovo

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha dato il via allo scavo della galleria Chiarodovo in località Genga (Ancona), lotto Genga-Serra San Quirico della linea Orte-Falcona-

ra. Lo scavo è avvenuto tramite quella che in gergo tecnico è definita la prima “volata”, ovvero l’abbattimento attraverso l’utilizzo di esplosivi, dei primi 2,5 m dei complessivi 267 (Fig. 11).

All’evento hanno partecipato il Presidente della Regione Marche, F. ACQUAROLI, il Sindaco di Genga, M. FILIPPONI, l’Amministratore Delegato del Consorzio Stabile Eteria, V. ONORATO, il Direttore Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana, L. MENTA, il Commissario Straordinario potenziamento linea Orte-Falconara, V. MACELLO, e il Parroco di Albacina, Don L. PALONI, che ha impartito la benedizione del fronte e della statua di Santa Barbara che verrà collocata in una nicchia all’ingresso della galleria.

L. MENTA, Direttore Investimenti di RFI: “Iniziano i lavori di scavo di una delle gallerie più importanti della tratta, un passaggio fondamentale per la realizzazione di questa infrastruttura strategica. L’avvio con l’impiego di microcariche è una tecnica che garantisce un impatto ambientale minimo sul territorio circostante. L’impegno su questa tratta, la Orte-Falconara, è massimo sia in termini di risorse che di programmazione. Per il Lotto 1 abbiamo completato la progettazione e avvieremo a breve il dibattito pubblico, passo essenziale per il proseguimento dell’iter autorizzativo”.

V. MACELLO, Commissario Straordinario potenziamento linea Orte-Falconara: “Il Lotto 2 è particolarmente complesso, con 5 gallerie e 4 viadotti, ed è uno dei tre interventi inclusi nel PNRR per il raddoppio della tratta Genga – Serra San Quirico. La prossima settimana avvieremo anche i lavori sulla tratta PM228-Albacina, e andiamo avanti col potenziamento tecnologico dell’intera direttrice Orte-Falconara. Questo intervento non solo aumenterà la capacità dell’infrastruttura per i viaggiatori, ma consentirà anche una riduzione dei tempi di percorrenza fino a 20 minuti. L’investimento complessivo è di circa 540 milioni di euro e le imprese sono pronte a partire. Alcuni tratti della linea consentiranno di raggiungere

velocità fino a 200 km/h, mentre in questo specifico lotto si arriverà fino a 170 km/h”.

IL LOTTO – Il lotto 2, ritenuto prioritario rispetto agli altri lotti, è stato inserito tra gli interventi finanziati dal PNRR. Seguiranno, in futuro, gli interventi per il lotto 3 (iter autorizzativo in corso) e, successivamente, per il lotto 1.

Il nuovo tracciato del lotto 2 (8,9 km) verrà realizzato prevalentemente in variante e, per oltre la metà della sua estensione, in galleria.

I principali interventi riguardano:

- la realizzazione di una serie di gallerie alternate a viadotti;
- la realizzazione di una nuova stazione a Genga in prossimità del parco delle Grotte di Frasassi;
- l’adeguamento e la nuova realizzazione delle viabilità per il ripristino dei collegamenti con la SS 76;
- la riqualificazione della stazione di Serra San Quirico.

I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), committente dell’opera, al Raggruppamento Temporaneo Imprese Eteria Consorzio Stabile e Salcef sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS Italiane) per un valore complessivo dell’investimento

di circa 545 milioni di euro (di cui 438 con fondi PNRR).

IL PROGETTO – Il potenziamento della linea Orte-Falconara prevede diversi interventi, tra i quali è presente il Raddoppio della tratta PM 228–Castelplanio, che risulta essere suddiviso in 3 lotti:

- lotto 1 tratta PM 228-Genga;
- lotto 2 tratta Genga-Serra San Quirico (PNRR);
- lotto 3 tratta Serra San Quirico-Castelplanio.

IBENEFICI - L’opera consentirà di incrementare la velocità di linea fino a 200 km/h, minori tempi di percorrenza, per la relazione Roma-Ancona (15 minuti in meno) e Roma-Perugia (10 minuti in meno), potenziamento dell’intermodalità e decongestionamento del sistema stradale.

CANTIERI PARLANTI – Il potenziamento della linea Orte-Falconara rientra tra le opere strategiche del progetto Cantieri Parlanti, un’iniziativa del Gruppo FS Italiane (con le società RFI e Italferr), condotta in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto l’egida del Commissario Straordinario di Governo V. MACELLO. I cantieri del Gruppo FS Italiane “parlano” un linguaggio semplice, trasparente e immediato,



(Fonte: RFI Gruppo FSI)

Figura 11 – Lo scavo della galleria Chiaradovo.

condiviso con i territori, per raccontare la loro storia e la loro mission e per rendere i cittadini e gli stakeholder più consapevoli e aggiornati sull'importanza delle opere in corso.

L'obiettivo è quello di perseguire un'operazione di trasparenza, oltre che di informazione, per illustrare i vantaggi dell'opera e fornire dati aggiornati attraverso pannelli collocati all'interno dei cantieri, ma sempre ben visibili alla cittadinanza e a chi transita sulle linee e sulle strade limitrofe ai cantieri.

I Cantieri Parlanti comunicano anche tramite una pagina dedicata alle opere strategiche, presente su fsitaliane.it, aggiornata sullo stato dei fatti e sull'avanzamento delle attività. Potranno, infine, essere organizzate iniziative ad hoc che trasformeranno i cantieri in veri hub di comunicazione, aperti al pubblico esterno (cittadini, associazioni, studenti, ecc) per favorire momenti di confronto sulle trasformazioni che intere aree urbane vivono e vivranno grazie all'opera

in corso (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS Italiane*, 26 marzo 2025).

Nazionale: MIT, decreto per l'istituzione del Reparto Operativo Laghi della Guardia Costiera

Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, su proposta del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio N. CARLONE, ha firmato il decreto che istituisce il Reparto Operativo Laghi - Guardia Costiera (R.O.L.-GUAR.COST.), che avrà il compito di coordinare le attività dei Nuclei Guardia costiera già presenti sui laghi di Garda, Maggiore e Como.

Il Reparto Operativo Laghi, che avrà sede a Milano e dipendenza dalla Direzione Marittima della Liguria, rappresenta un passo fondamentale per garantire un esercizio integrato e coordinato delle attività operative di ricerca e soccorso, di polizia di sicu-

rezza della navigazione, dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di tutte le funzioni che la normativa attribuisce alla Guardia Costiera sui tre grandi laghi.

Il Reparto svolgerà un ruolo cruciale nel coordinamento delle attività di ricerca e soccorso quale Lake Rescue Sub Center - LRSC, a supporto dei Nuclei, e permetterà una risposta più rapida ed efficace in caso di emergenza, come previsto dal Piano S.A.R. "laghi maggiori".

"Rafforziamo in maniera significativa la presenza e l'efficacia della nostra Guardia Costiera sui grandi laghi" - ha dichiarato il Ministro SALVINI - "Un impegno per garantire la massima sicurezza e una maggiore tutela di chi naviga e vive questi territori. È un'altra promessa mantenuta".

Il provvedimento è volto ad assicurare una presenza ancora più capillare e ad ottimizzare ulteriormente l'efficienza del servizio senza oneri aggiuntivi per lo Stato (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 4 aprile 2025).

NUOVA EDIZIONE DEL CIFI

Giuseppe ACQUARO

LA SICUREZZA FERROVIARIA

Principi, approcci e metodi nelle norme nazionali ed europee

Il progetto politico comunitario di riassetto del comparto ferroviario europeo si basa sul principio della libera circolazione di persone, beni e servizi.

Scopo del progetto è rendere il “sistema di trasporto ferroviario”, sia delle merci sia delle persone, strategico fra tutti gli strumenti a disposizione per raggiungere obiettivi di sostenibilità sociale.

In particolare, l’obiettivo primario posto dall’Unione, è dar vita a uno spazio unico europeo privo di ostacoli residui tra i sistemi nazionali, facilitando in tal modo sia il processo di integrazione che l’emergere di nuovi operatori multinazionali e multimodali.

Tutto ciò deve però avvenire all’interno di un quadro normativo di tutela della pubblica sicurezza nei trasporti mediante la definizione di un sistema di regole che garantiscono trasporti sicuri ispirati a criteri universalmente riconosciuti di buona gestione.

I recenti cambiamenti introdotti nella normativa europea e nazionale in tema di sicurezza dei sistemi ferroviari. In particolare i recenti decreti legislativi 50 e 57 di giugno 2019, hanno recepito il pilastro tecnico del cosiddetto pilastro tecnico del IV pacchetto ferroviario europeo nonché il nuovo regolamento europeo (n. 762/2016) sui requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza.

Con questi nuovi provvedimenti il legislatore ha voluto rimarcare l’importanza, nella gestione dei servizi ferroviari, di un approccio di tipo rischio-centrico. Ciò in quanto, nel trasporto ferroviario gli incidenti possono dare origine a conseguenze catastrofiche e questi sono prevalentemente legati a fattori umani: l’uomo, infatti, nonostante gli enormi progressi raggiunti dalla tecnologia a favore della sicurezza, rimane ancora un elemento nella gestione della sicurezza.

Per garantire elevati standard di sicurezza, i sistemi ferroviari devono quindi essere gestiti con approcci e metodi che consentano di ottenere il giusto equilibrio fra l’offerta di un servizio di mobilità (delle persone e delle merci) efficiente ed economico oltreché interoperabile nell’Unione e i vincoli - e i costi - della sicurezza: in altre parole, è necessario che nelle aziende sia radicata la cosiddetta “giusta cultura”.

A tale scopo, già da tempo sia legislatore (nazionale ed europeo) che gli organismi di normazione tecnica, si sono preoccupati di regolamentare minuziosamente tutti gli aspetti gestionali che possono avere un impatto sulla sicurezza. Tuttavia, l’enorme sforzo profuso nella definizione di norme a garanzia della incolumità della popolazione ha generato un quadro normativo che, allo stato attuale, si presenta copioso e, molto frammentato.

Questo volume si propone di fornire al lettore un quadro organico ed omogeneo degli approcci e dei modelli gestionali che devono essere adottati nel rispetto dei principi e dei criteri definiti nelle norme tecniche e nella vigente legislazione in tema di sicurezza ferroviaria, ivi compreso, appunto, il recente pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario e le principali norme attuative ad esso correlate: un significativo numero di figure tabelle aiutano ad acquisire una visione d’insieme di molti aspetti altrimenti descritti in modo frammentato nella normativa.

Il libro è suddiviso in tre parti. Nella parte prima è descritto il contesto normativo di riferimento europeo e nazionale, il quale viene descritto all’interno della cornice costituita dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario.



Nella parte seconda è affrontata la tematica legata alla implementazione dei sistemi di gestione della sicurezza e, più in generale, alla gestione della sicurezza integrata. Infatti, ormai è universalmente riconosciuta - e questo è anche l’orientamento del legislatore - la necessità di gestire gli aspetti di sicurezza dell’esercizio, di sicurezza dei lavoratori e degli addetti nonché di tutela dell’ambiente con un approccio di tipo integrato, vista la loro mutua interferenza.

In questa parte, quindi, particolare attenzione è posta al tema del controllo e della gestione dei rischi, alla gestione degli asset in logica rischio-centrica e alla realizzazione dell’interoperabilità, vista non già solo come strumento per abbattere le barriere nazionali, ma anche come definizione di standard di sicurezza tecnici e operativi minimi da realizzare.

Infine, nella parte è affrontato il grande tema della valutazione e del miglioramento delle prestazioni di sicurezza. In questa parte, una particolare attenzione è stata dedicata alla tematica della cultura della sicurezza e dell’importanza dei ritorni di esperienza, quale strumento fondamentale per tenere sotto controllo e ridurre la probabilità di accadimento degli errori umani.

Formato cm 24x17, 331 pagine in b/n,

Prezzo di copertina € 25,00.

E’ acquistabile presso il CIFI con modalità e sconti come riportato nelle pagine “Elenco di tutte le pubblicazioni CIFI” sempre presente in questa rivista.