

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: pronte le prime due "vetture panoramiche"

Con il trasferimento dal polo manutentivo OMC Trenitalia di Rimini al Deposito Officina Rotabili Storici di Milano, la Fondazione FS compie un passo decisivo verso l'immissione in servizio delle prime vetture panoramiche (Fig. 1), molto attese da appassionati e operatori turistici.

Il convoglio, trainato dalla locomotiva storica E.646 085 e completato da vetture di appoggio necessarie al raggiungimento della massa frenata, ha effettuato una sosta tecnica a Parma ed è diretto verso Milano per le ultime, necessarie, verifiche tecniche.

Le nuove carrozze panoramiche, simili alle medesime utilizzate sulle più celebri ferrovie turistiche internazionali, sono state ricavate dal recupero di ex carri pianali destinati alla demolizione. Grazie all'investimento posto in essere dalla Fondazione FS ed FS Treni Turistici Italiani saranno

impiegate per promuovere nuove forme di turismo ferroviario in un'ottica di sostenibilità ed economia circolare, perfettamente coerente con la missione del Gruppo FS.

A queste prime due unità seguirà un lotto complessivo di quattro vetture progettate per offrire un'esperienza di viaggio immersiva grazie alle ampie aperture laterali e a un allestimento interno dedicato studiato nel minimo dettaglio.

Superate le restanti prove, saranno finalmente impiegate su quelle linee a esclusivo uso turistico che ne consentano il transito, ampliando l'offerta di servizi storici e culturali (Da: *Comunicato Stampa Fondazione FS Gruppo FS Italiane*, 10 luglio 2025).

Lombardia: Trenord riporta sui binari una locomotiva a vapore del 1900

Trenord amplia il patrimonio treni storici: sono terminati gli interventi di restauro della locomotiva a vapore 240-05, realizzata nel 1908. Dopo le

abilitazioni tecniche e del personale, tornerà sui binari nella fine del 2025 per corse turistiche.

- Le caratteristiche della locomotiva 240-05

Costruita nel 1908 dalla Società *Anonyme des Ateliers de la Meuse*, la 240-05 è una delle undici locomotive a vapore surriscaldato della serie originaria, entrate in servizio tra il 1907 e il 1912. Acquistata da Ferrovie Nord Milano, è stata inizialmente utilizzata per il trasporto merci; in seguito, data la potenza e la versatilità, è stata impiegata anche per i viaggi passeggeri.

Su tratte in lieve pendenza come Milano-Saronno e Milano-Meda, poteva trainare convogli fino a 650 tonnellate alla velocità di 40 km/h e 870 tonnellate alla velocità di 30 km/h.

Dopo alcuni passaggi di proprietà con l'avvento dei treni elettrici, nel 1976 ha terminato il servizio; è stata riacquistata nel 1981 ed è attualmente di proprietà di FERROVIENORD.

- Il restauro e il ritorno sui binari

Negli anni, la 240-05 è stata sottoposta a revisioni e a progetti di restauro, che hanno interessato anche la caldaia e il forno in rame. L'ultimo intervento, svolto presso l'azienda specializzata "Lucato Termica" di Castelletto Monferrato (AL), è terminato a luglio 2025.

Prossimamente, la locomotiva verrà trasferita al deposito Trenord di Novate Milanese per le corse prova, i



Figura 1 – Gli interni di una delle due vetture panoramiche di Fondazione FS.

(Fonte: Fondazione FS Gruppo FS Italiane)

collaudi finali e la formazione di macchinisti e personale di manutenzione.

Il ritorno sui binari della locomotiva è previsto per la fine del 2025. Viaggerà in un convoglio composto anche da un locomotore elettrico 600-3 del 1928, da tre carrozze di prima classe AZ 130-136-137 del 1924-25, dal carro botte dei primi anni del '900, che alimenta le casse d'acqua della locomotiva durante la marcia.

- Le corse del treno storico già in vendita

Sono in vendita i biglietti per viaggiare sulle corse del treno storico – con locomotori elettrici – già in programma fra settembre e novembre 2025: da Milano Cadorna le corse raggiungeranno Como, Laveno Mombello, ma anche le nuove destinazioni di Asso e Novara.

Il calendario delle corse e le indicazioni utili per l'acquisto dei biglietti sono disponibili su trenord.it e App (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 10 luglio 2025).

TRASPORTI URBANI

Nazionale: barriere stradali, ANSFISA riunisce esperti e istituzioni a Milano

Giovedì 10 luglio, a Milano, si è svolto l'evento "Prestazioni delle barriere: dai campi prova alla strada", promosso da ANSFISA con la collaborazione della Regione Lombardia. Un momento di confronto ad alto livello che riunisce rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e delle principali realtà gestionali e progettuali per affrontare, con taglio tecnico-operativo, le sfide legate alla sicurezza passiva delle infrastrutture viarie (Fig. 2).

Tra le presenze istituzionali più rilevanti, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio A. MORELLI, l'Assessore alle Infrastrutture e Opere Pubbliche della Regione Lombardia C. M. TERZI, il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici M. SESSA e il Direttore di ANSFISA D. CAPOMOLLA.

Nel corso dell'evento viene ribadita la funzione cruciale svolta dai dispositivi di sicurezza passiva, fra cui le barriere, nella riduzione delle conseguenze degli incidenti. Quando l'impatto non può essere evitato, questi sistemi rappresentano l'ultima difesa per contenere i danni a cose e persone. Tuttavia, non basta affidarsi a prodotti omologati: è fondamentale garantirne l'efficacia nel tempo attraverso valutazioni professionali, verifiche sul campo e una manutenzione programmata e puntuale.

A questo si collega il tema della disomogeneità territoriale nella gestione delle infrastrutture, in considerazione che le autostrade e le strade statali, in gran parte adeguate, rappresentano solo il 4% della rete viaria nazionale. Le criticità maggiori si concentrano sulla rete secondaria, gestita dagli enti locali che sono spesso in difficoltà per carenze economiche, organizzative e professionali. "Rimangono comunque delle realtà – sottolinea CAPOMOLLA – in cui bisogna provvedere a sistemare alcuni dettagli tecnici dell'arredo stradale che po-

trebbero compromettere l'efficienza totale delle barriere. Questa casistica di situazioni anomale si può osservare ovunque e richiede interventi tempestivi."

L'attenzione si rivolge poi al quadro normativo di riferimento. Pur disponendo di riferimenti articolati, aggiornati nel tempo e recentemente evidenziati dalle circolari che proprio ANSFISA ha prodotto allo scopo di chiarire il quadro complessivo, ci sono ancora delle aree di miglioramento dal punto di vista regolatorio. Tra le condizioni che determinano possibili criticità ci sono, ad esempio, le transizioni tra sistemi differenti di dispositivi e la differenza tra condizioni reali di impatto e quelle previste nei crash test. In risposta a queste lacune, ANSFISA propone l'avvio di un gruppo di lavoro con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l'obiettivo di armonizzare e integrare la normativa, anche alla luce delle esigenze di gestione dell'esistente. L'efficacia della normativa, tuttavia, non può prescindere dalla manutenzione degli impianti: l'Agenzia vuole



(Fonte: ANSFISA)

Figura 2 – La partecipazione all'evento "Prestazioni delle barriere: dai campi prova alla strada", promosso da ANSFISA con la collaborazione della Regione Lombardia; un confronto operativo sullo stato dell'arte dei dispositivi di ritenuta, per rafforzare cultura tecnica, consapevolezza normativa e interventi di prevenzione.

sottolineare quindi l'importanza di valutazioni del rischio dettagliate, indicando ai gestori stradali la necessità di dotarsi di piani esecutivi per la verifica e l'adeguamento dei dispositivi, specie nei tratti più critici come cavalcavia o strade in prossimità di canali e pendii.

A supporto dell'attività di promozione della cultura della sicurezza e per contribuire alla diffusione della conoscenza tecnica, l'Agenzia ha avviato anche la pubblicazione dei Quaderni di ANSFISA, redatti a cura dei suoi tecnici ed esperti. Si tratta di approfondimenti dedicati a specifiche tematiche tecniche e normative.

In occasione di questo incontro viene presentato e consegnato il volume dedicato ai dispositivi di ritenuta, la cui efficienza richiede attenzione e cura in tutte le fasi, dalla progettazione alla manutenzione. L'obiettivo dell'iniziativa è promuovere una cultura tecnica consapevole e fornire ai gestori strumenti operativi per una gestione più efficace e sicura delle infrastrutture.

“La sicurezza stradale è un fattore tecnico e culturale” ha ricordato CAPOMOLLA “e richiede un approccio integrato che comprenda risorse, formazione e programmazione. È necessario lavorare su tutti questi fronti nell'ottica di elevare e uniformare gli standard di questi dispositivi su tutta la rete, puntando anche ad una manutenzione efficace dell'esistente. Attraverso un'azione puntuale di monitoraggio e verifica, si devono pianificare gli interventi e risolvere velocemente le situazioni più critiche e rischiose. Come ANSFISA, continueremo a impegnarci per costruire regole eque, semplici e applicabili per tutti, promuovendo un'evoluzione normativa in grado di rispondere concretamente alle esigenze di sicurezza dell'intera rete viaria nazionale”.

“La sicurezza è un elemento fondamentale da considerare in ogni fase del ciclo di vita di un'opera: dalla progettazione, individuando le possibili criticità, alla realizzazione sino alla fase di esercizio – dichiara l'Assessore alle Infrastrutture e opere pubbliche C. M. TERZI -. Quando si costruisce

un'opera bisogna prevedere e mantenere i costi di manutenzione. Le scelte politiche sono fondamentali dovendo calcolare, prevedere e stanziare le risorse adeguate a mantenere in efficienza nel tempo le infrastrutture, la cui vita utile deve essere di decine di anni. Il rapporto con ANSFISA è sostanziale per tutti gli operatori del settore per interventi di sviluppo e manutenzione, a garanzia della sicurezza delle infrastrutture stradali e ferroviarie”.

“La sicurezza stradale non può più essere solo percepita, ma deve essere misurabile e fondata su evidenze tecniche, sperimentali e tracciabili. È in questa direzione che stiamo lavorando, e la collaborazione con ANSFISA si conferma essenziale per garantire l'applicazione concreta delle norme e la protezione della vita umana su tutto il territorio nazionale”. Lo dice il Sottosegretario di Stato, con delega al CIPESS, A. MORELLI. Durante il suo intervento, il senatore ha sottolineato l'impegno del Ministro M. SALVINI nella modernizzazione del Codice della Strada e ha ricordato l'introduzione dell'alcolock, un dispositivo che impedisce l'avvio del motore in caso di guida in stato di ebbrezza: “Una misura concreta, educativa e preventiva che ci pone tra i Paesi più avanzati

nella lotta contro l'abuso di bevande alcoliche alla guida”, ha ribadito. MORELLI ha poi annunciato due importanti novità introdotte con il recente Decreto Infrastrutture: il rifinanziamento del Fondo per i piccoli comuni, con 10 milioni di euro destinati alla messa in sicurezza di ponti e strade critiche anche per il 2026, e il rioridino della normativa sugli autovelox, per contrastare l'attuale confusione normativa e garantire uno strumento realmente efficace per la prevenzione (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 10 luglio 2025).

Lazio: Ferrovia Metromare, aperta la stazione Acilia Sud

Sulla ferrovia Metromare da lunedì 11 agosto è aperta la nuova stazione di Acilia Sud (Fig. 3), come comunicato nei giorni scorsi con una nota della Regione Lazio, che parla di una giornata importante “che segna l'apertura di un'opera fortemente attesa dai cittadini che purtroppo ha subito negli anni passati diverse problematiche. Con la stazione di Acilia Sud-Dragona ampliamo il servizio della Metromare (la ex Roma-Lido) coprendo un quadrante del X Municipio densamente abitato”.

“In autunno partiranno i cantie-



(Fonte: Roma Mobilità)

Figura 3 – La nuova stazione di Acilia Sud: sulla linea torna in servizio il sesto treno revisionato.

ri per altre due nuove stazioni, Torino-Mezzocammino e Giardini di Roma, a testimoniare la volontà della Regione Lazio di continuare a dare impulso all'opera di ammodernamento della linea per garantire il diritto alla mobilità ai tanti cittadini che fruiscono di questa ferrovia", le parole dell'assessore regionale ai Trasporti, F. GHERA.

"Astral ha concluso le gare per le due nuove stazioni della Roma-Lido di Giardini di Roma e Torrino Mezzocammino. I lavori si apriranno dopo l'estate e dureranno un anno e mezzo". Così l'assessore regionale ai Trasporti, F. GHERA, in occasione dell'inaugurazione della stazione di Acilia Sud della Roma-Lido.

Intanto Cotral, che con Astral gestisce la ferrovia regionale, ha fatto sapere che è tornato in servizio il treno CAF MA 300, sesto convoglio della flotta Metromare a completare la revisione generale, effettuata presso gli impianti di Piacenza.

"Il treno - si legge in una nota - è ora pienamente operativo e si aggiunge agli altri cinque CAF MA300 già revisionati e in servizio sulla linea. Con l'ingresso in servizio della vettura 385/386, la flotta Metromare conta al momento sei treni CAF revisionati e due MA 200. Mentre un ulteriore convoglio CAF è attualmente in manutenzione" (Da: *Comunicato Stampa Roma Mobilità-ATAC*, 13 agosto 2025).

Lombardia: Brescia Mobilità affida a Manelli, Hitachi Rail e Alstom la realizzazione della nuova linea tranviaria della città

Brescia Mobilità ha aggiudicato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) guidato da Manelli Impresa S.p.A. con Hitachi Rail e Alstom, la realizzazione della nuova linea tranviaria T2 di Brescia, che collegherà le due stazioni di Pendolina e Fiera. La commessa ha un valore complessivo di 326 milioni di euro.

L'opera rappresenta un'infrastruttura strategica, che mira a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico, ri-

durre l'impatto ambientale e favorire l'integrazione tra le diverse modalità di mobilità urbana.

La linea T2 si svilupperà su un tracciato di 11,3 km in doppio binario tra i capolinea Fiera (zona sud-ovest della città), e Pendolina (zona nord-ovest), attraversando alcuni dei quartieri più popolosi della città e garantendo un collegamento rapido ed efficiente con il nodo della Stazione FS. Il progetto prevede 21 fermate, un deposito principale presso Fiera e uno ausiliario a Pendolina, con soluzioni tecnologiche all'avanguardia per garantire la sostenibilità e l'efficienza del servizio.

L'infrastruttura sarà realizzata con il 72% del tracciato in sede dedicata, garantendo fluidità e sicurezza nella circolazione, e sarà alimentata prevalentemente tramite linea di contatto aerea (8.2 km circa), con alcuni tratti a batteria (3.1 km circa) per minimizzare l'impatto paesaggistico.

Manelli Impresa S.p.A., azienda leader nel settore delle costruzioni e specializzata in grandi opere infrastrutturali, si occuperà della realizzazione delle opere infrastrutturali di linea e civili comprese la progettazione definitiva e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione della nuova linea tranviaria T2. La quota lavori relativa a Manelli Impresa è pari a circa 161 milioni di euro.

Hitachi Rail fornirà 18 nuovi tram di ultima generazione e gli impianti di telecomunicazione di terra e di bordo e di segnalamento di bordo. Per Hitachi Rail il valore complessivo della commessa è di circa 77 milioni di euro.

I nuovi tram, prodotti nel sito Hitachi Rail di Reggio Calabria, saranno progettati e sviluppati secondo i principi SCAI (Sicurezza, Confort, Ambiente, Innovazione) e rappresentano un passo avanti significativo nel trasporto pubblico essendo orientati al massimo comfort, accessibilità e sicurezza, con un'attenzione particolare all'ergonomia e all'esperienza dei passeggeri.

I veicoli (Fig. 4) saranno dotati di un innovativo sistema ADAS (*Ad-*

vanced Driver Assistant System), con funzioni di Anti-Collisione grazie al rilevamento di potenziali ostacoli, quali pedoni e veicoli. Il confort al passeggero è garantito da tecnologie avanzate per l'ottimizzazione delle vibrazioni e dalla riduzione al minimo delle emissioni acustiche oltre che da ben 52 posti a sedere, che sono oltre il 24% della capienza totale di 216.

I nuovi tram saranno costruiti con materiali leggeri, riciclabili al 98%, e dotati di un climatizzatore automatico che si adatta al numero di passeggeri, riducendo il consumo energetico. La marcia a batteria nelle zone di maggior pregio artistico consentirà, inoltre, di ridurre l'impatto ambientale mentre il recupero dell'energia frenante e gli innovativi algoritmi Eco-Drive permetteranno un risparmio energetico del 15-20%.

Alstom conferma il proprio ruolo di riferimento nel panorama nazionale nella realizzazione di sistemi chiavi in mano (Turnkey) in diverse città italiane. Nell'ambito di questo progetto, Alstom sarà responsabile della progettazione e realizzazione dell'armamento, della trazione elettrica, della linea aerea di contatto, del sistema di segnalamento di terra, dell'illuminazione pubblica e del sistema di semaforizzazione, per un valore complessivo di circa 88 milioni di euro.

Le attività saranno affidate al team *System & Infrastructure* della sede Alstom di Roma, mentre i componenti per la trazione elettrica saranno progettati e forniti dal sito Alstom di Valmadrera (LC), centro di eccellenza con oltre 100 anni di esperienza nell'innovazione e nello sviluppo tecnologico. Tra le soluzioni all'avanguardia fornite, anche lo Spiroll™, dispositivo innovativo per il tensionamento automatico della linea aerea di contatto.

"Il progetto della nuova tramvia si sviluppa all'interno di un contesto urbano articolato, che comprende sia aree storiche sia zone in trasformazione che saranno anche oggetto di riqualificazione. La sua realizzazione rappresenta un'importante op-



(Fonte: Hitachi Rail)

Figura 4 – Riproduzione virtuale del nuovo tram di Brescia.

portunità per migliorare la qualità dello spazio urbano, coerentemente con le strategie del Piano di Governo del Territorio (PGT). L'infrastruttura contribuirà a rendere più accessibili e fruibili i centri storici grazie a un potenziamento del trasporto pubblico e alla conseguente riduzione dell'uso di mezzi privati." S. O. MANELLI, Amministratore Delegato di Manelli Impresa S.p.A. "Inoltre, favorirà la valorizzazione economica delle aree in fase di trasformazione e migliorerà il benessere urbano."

L. D'AQUILA, COO Hitachi Rail Group e CEO Hitachi Rail Italia, ha commentato: "I tram che verranno realizzati per la città di Brescia rispondono ai più elevati standard di mercato e costituiscono un'eccellenza nel trasporto tranviario a livello globale. Rappresentano un esempio della capacità di Hitachi Rail di proporre al mercato un'offerta sempre più completa e con tecnologie all'avanguardia a vantaggio dei nostri clienti e passeggeri. Tale aspetto è in linea con l'obiettivo strategico del Gruppo di guidare la decarbonizzazione del settore dei

trasporti incentivando il passaggio da una mobilità privata ad una mobilità collettiva sicura e sostenibile."

"Siamo orgogliosi di mettere al servizio della Città di Brescia la nostra competenza nello sviluppo di progetti tranviari complessi e integrati, a supporto di una mobilità urbana e suburbana sempre più sostenibile ed efficiente" – ha dichiarato M. VIALE, Managing Director di Alstom Italia – "Con la realizzazione di oltre 11 km di nuova linea tranviaria, rafforziamo ulteriormente il nostro impegno nella fornitura di soluzioni innovative per il trasporto pubblico locale." (Da: *Comunicato Stampa Hitachi Rail*, 30 giugno 2025).

TRASPORTI INTERMODALI

Calabria-Sicilia: entra in servizio Athena, nuova nave green di Blufferies

"L'arrivo di Athena in casa Blufferies è un'ulteriore tappa del piano di ammodernamento della flotta di FS

Logistix, in coerenza con il nostro ambizioso Piano Strategico per essere sempre più protagonisti dell'evoluzione del business e del futuro del trasporto merci e della logistica" – ha dichiarato S. DE FILIPPIS, AD di FS Logistix. "Stiamo investendo importanti risorse per garantire un'offerta più attenta alle attuali esigenze di mercato e, soprattutto, green. Un traguardo concreto in termini di innovazione, sostenibilità ed efficienza al servizio dell'industria e del territorio, a dimostrazione di uno sviluppo sempre più marcato delle connessioni con l'intermodalità navale".

"Questo è un giorno importante per la famiglia Blufferies" – ha dichiarato G. SCIUMÈ, AD di Blufferies. "L'entrata in servizio di Athena rappresenta un passo decisivo nel rinnovo dei nostri asset, per garantire collegamenti sempre più efficienti anche in vista di un periodo intenso come quello di agosto. La nuova nave ci permette inoltre di mettere in acqua una flotta sempre più green e moderna, a testimonianza del nostro impegno nei confronti della tutela ambientale".

Con un nome che evoca la dea greca della saggezza, delle arti, della guerra strategica e protettrice di Atene, la nuova nave, giunta ad aprile nel porto della città dello Stretto, è ora operativa per offrire sempre maggiori servizi per il trasporto di passeggeri e merci tra Messina e Villa San Giovanni in questa estate 2025. Già attivi dallo scorso 4 luglio i collegamenti Blufferries fra Villa San Giovanni e Porto Storico, che si affiancano alle tradizionali corse con il porto di Tremestieri, nella zona sud di Messina.

Athena (Fig. 5) ha una propulsione ibrida per una riduzione delle emissioni di CO₂ del 56% rispetto alle navi più vetuste della flotta e del 13% rispetto alle navi gemelle non ibride Trinacria e Sikania, grazie alla tecnologia "zero emissioni" durante le operazioni di avvicinamento in porto, di carico e scarico, tramite l'utilizzo dei soli motori elettrici, le cui batterie vengono caricate in fase di navigazione. Dotata di pannelli solari che forniscono 25kW di energia per l'alimentazione dei servizi di alloggio della nave, Athena presenta ulteriori parametri ambientali qualitativi: i motori principali, ad esempio sono in grado di funzionare con miscela di gasolio con biodiesel fino al 20% e a bordo è presente un impianto per la produzione di acqua dolce, con con-

seguente riduzione del consumo idrico superiore al 70%

La nuova nave è frutto di un investimento di 26 milioni di euro, in parte finanziato con i fondi del Piano Nazionale di Investimenti Complementari al PNRR.

• CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunga 105 m e larga 18, la nave Athena ha un ponte dedicato al transito degli automezzi, uno per i passeggeri. Può trasportare fino a 22 autoarticolati 125 autovetture 393 persone tra viaggiatori e membri dell'equipaggio e garantisce il servizio di trasporto per i passeggeri a ridotta mobilità assicurando elevati standard di qualità con minori vibrazioni e maggiore comfort.

• LA FLOTTA BLUFFERRIES

Athena si aggiunge alle unità navali bidirezionali, Enotria, Fata Morgana, Trinacria e Sikania, progettate per trasportare carichi gommati pesanti e leggeri, e anche per il trasporto di vagoni ferroviari (con la nave Fata Morgana).

Coerentemente con la propria mission di rispetto della sostenibilità ambientale, ed in linea con gli obiettivi previsti dal Gruppo FS, la società ha avviato un piano di ammodernamento della flotta che prevede la sostituzione delle due navi più vetuste (una delle quali, la Riace, già in di-

smisione) con nuove navi a propulsione ibrida (diesel-elettrica), per una sempre maggiore efficienza energetica e minor impatto ambientale (Da: *Comunicato Stampa Fs Logistix Gruppo FS Italiane*, 1 agosto 2025).

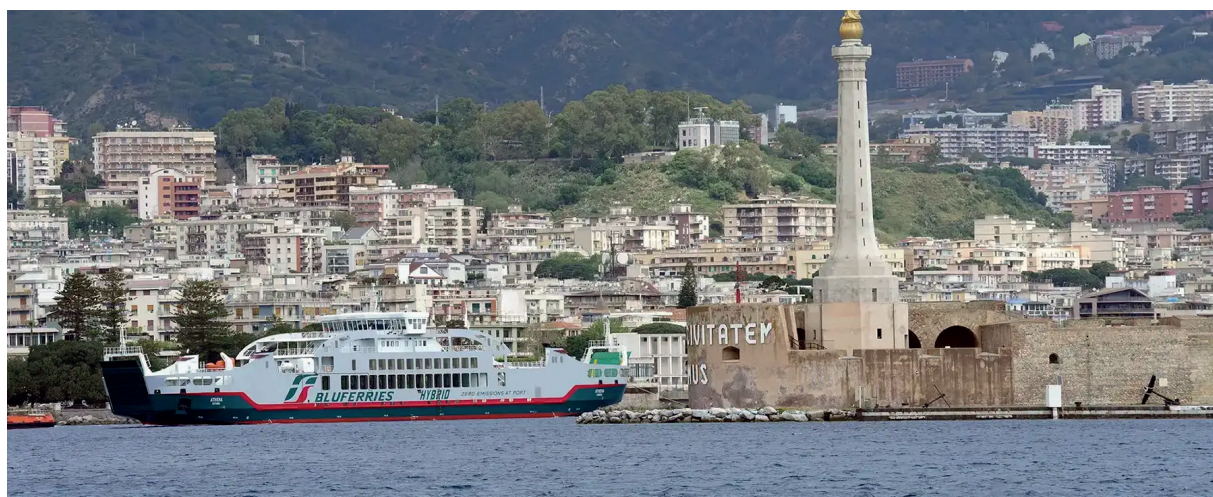
INDUSTRIA

Nazionale: RFI, 733 milioni di euro per manutenzione e rinnovo della rete

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha aggiudicato una gara tramite Accordo Quadro del valore complessivo di oltre 733 milioni di euro per l'esecuzione di un programma di interventi di manutenzione e rinnovo dei sistemi di comando e controllo nell'ambito del segnalamento ferroviario. L'affidamento dell'appalto rientra nel più ampio piano di investimenti di RFI per il potenziamento della rete attraverso azioni finalizzate a garantire una maggiore affidabilità dell'infrastruttura e maggiore regolarità della circolazione.

• L'Accordo Quadro ha una durata di tre anni.

La gara, suddivisa in 38 lotti, consentirà di massimizzare la copertura degli interventi su tutto il territorio nazionale.



(Fonte: FS Logistix, Gruppo FS Italiane)

Figura 5 – Una nuova nave green per i collegamenti nello Stretto di Messina; entra in servizio Athena, l'ultima arrivata della flotta Blufferries, società di FS Logistix, attiva nel trasporto marittimo tra Sicilia e Calabria.

Le attività consisteranno nella realizzazione di interventi per il ripristino di sistemi e impianti a seguito di malfunzionamenti perlopiù dovuti a danneggiamenti, eventi atmosferici o atti di vandalismo. Nell'Accordo rientrano le attività propedeutiche ai piazzali ferroviari, funzionali al piano accelerato ERTMS, nonché all'upgrade tecnologico degli impianti di segnalamento della rete per il distanziamento dei treni, come anche il rinnovo di apparati di comando, cabine e passaggi a livello (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS Italiane*, 12 agosto 2025).

Campania-Puglia: completata la Galleria Casalnuovo sulla Linea AV/AC Napoli-Bari

La linea ad alta velocità/alta capacità Napoli-Bari compie un passo decisivo con il completamento della Galleria Casalnuovo sulla Napoli-Bari, realizzata da *Webuild* per conto di RFI (Gruppo FS Italiane). La Galleria rappresenta una delle opere ingegneristiche più complesse e innovative dell'intera linea. Realizzata per la prima volta in Italia con la tecnica iperbarica, apre la strada a un nuovo traguardo: da fine 2025 si ridurrà a 2h 40' il tempo di percorrenza tra le due città, mentre dai primi mesi del 2026 i treni della nuova linea ferroviaria in costruzione arriveranno fino alla stazione AV di Napoli Afragola.

Circa 650 m del nuovo tunnel sono stati scavati ininterrottamente, giorno e notte, per sette giorni alla settimana, attraversando un'area densamente urbanizzata. Un'impresa possibile grazie a questa innovativa tecnica che rappresenta una delle poche applicazioni anche a livello europeo. La metodologia prevede l'utilizzo di aria compressa per mantenere l'acqua di falda fuori dalle aree di lavoro ed effettuare le operazioni di scavo in condizioni asciutte, assicurando vantaggi anche dal punto di vista ambientale, evitando di mettere in contatto la falda con miscele cementizie e additivi chimici. Anche tutti i mezzi impiegati per lo scavo sono stati a trazione elettrica, a zero emissioni.

Per poter effettuare i lavori, il tunnel è stato isolato ermeticamente e suddiviso in compartimenti stagni e l'accesso degli operai durante le lavorazioni è avvenuto attraverso una camera di compensazione dove la pressione veniva aumentata gradualmente per permettere l'adattamento al contesto iperbarico. La complessità dello scavo ha richiesto una efficiente organizzazione logistica e una impiantistica innovativa e sostenibile. Sono stati anche previsti specifici protocolli sanitari, procedure e sistemi di monitoraggio che hanno consentito di garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori durante lo scavo.

Sempre sulla tratta Napoli-Cancello, che rappresenta il primo tratto della futura linea AV/AC Napoli-Bari, continua in direzione Napoli anche la posa dei binari iniziata a febbraio. Attualmente sono stati posati oltre 10 km di binari e il completamento di questa attività è previsto entro la fine dell'estate.

L'entrata in funzione della tratta Napoli-Cancello e della tratta Cancello-Frasso consentiranno da fine 2025 di ridurre per la prima volta significativamente i tempi di percorrenza tra Napoli e Bari a 2h 40' (Fig. 6), contro le attuali 4h, e senza cambi di treno. L'attivazione della tratta Napoli-Cancello nei primi mesi del 2026 permetterà inoltre ai treni AV/AC Napoli-Bari di raggiungere la stazione di Napoli Afragola che diventerà a regime un hub strategico per il collegamento tra Nord e Sud e tra il sistema di trasporti regionale e nazionale. Entreranno inoltre in funzione anche le nuove stazioni di Acerra e Casalnuovo, consentendo quindi di incrementare l'accessibilità al sistema ad alta velocità per un vasto territorio dell'area metropolitana di Napoli compreso tra le città di Casoria, Casalnuovo, Afragola, Caivano e Acerra.

In totale, la futura linea dell'alta velocità tra Napoli e Bari avrà una lunghezza di 145 km di nuova ferrovia, con 15 nuove gallerie e 25 viadotti e servirà 20 tra stazioni e fermate lungo il tracciato. Al termine dei lavori sull'intera tratta sarà possibile col-

legare Napoli e Bari in 2 ore contro le circa 4 attuali, Roma e Bari in 3 ore e Lecce e Taranto verso la Capitale in quattro ore. La linea rappresenta un tassello fondamentale per il futuro della mobilità sostenibile nel Mezzogiorno ed è parte integrante del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T, asse strategico per la connessione del Sud della penisola con il Nord Italia e l'Europa.

L'AV/AC Napoli-Bari è uno dei 19 progetti che *Webuild* sta realizzando al Sud, isole comprese, tra cui le grandi opere commissionate da RFI (Gruppo FS Italiane) che prevedono la costruzione di oltre 300 km di nuova linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità, occupando oltre 8.100 persone, tra personale diretto e di terzi, e coinvolgendo una filiera di 5.400 società da inizio lavori (Da: *Comunicato Stampa Webuild*, 21 luglio 2025).

Veneto: AdSPMAS all'evento di inizio lavori per la realizzazione del nuovo impianto di idrogeno

Inaugurati a Porto Marghera i lavori di costruzione del nuovo impianto di Idrogeno rinnovabile del Gruppo Sapia alla presenza di tutte le Autorità che hanno contribuito al progetto a livello nazionale, regionale e locale (Fig. 7).

Hanno portato il loro saluto, oltre al Presidente del Gruppo Sapia, A. DOSSI, il Ministro PNRR T. FOTI in rappresentanza del Governo, l'Assessore R. MARCATO per la Regione del Veneto, il Sindaco di Venezia, L. BRUGNARO e il Presidente AdSPMAS, F. L. DI BLASIO.

DI BLASIO ha ricordato che AdSP è sempre al fianco delle imprese che rendono vivo, dinamico e sempre più innovativo e sostenibile l'hub industriale-logistico-portuale di Porto Marghera: nel concreto significa supportarle per l'ottenimento di finanziamenti, velocizzare gli iter per le autorizzazioni a operare, valorizzando al massimo le semplificazioni rese possibili dalla ZLS, contribuire alla promozione della nuova offerta presso potenziali *stakeholder* e, più

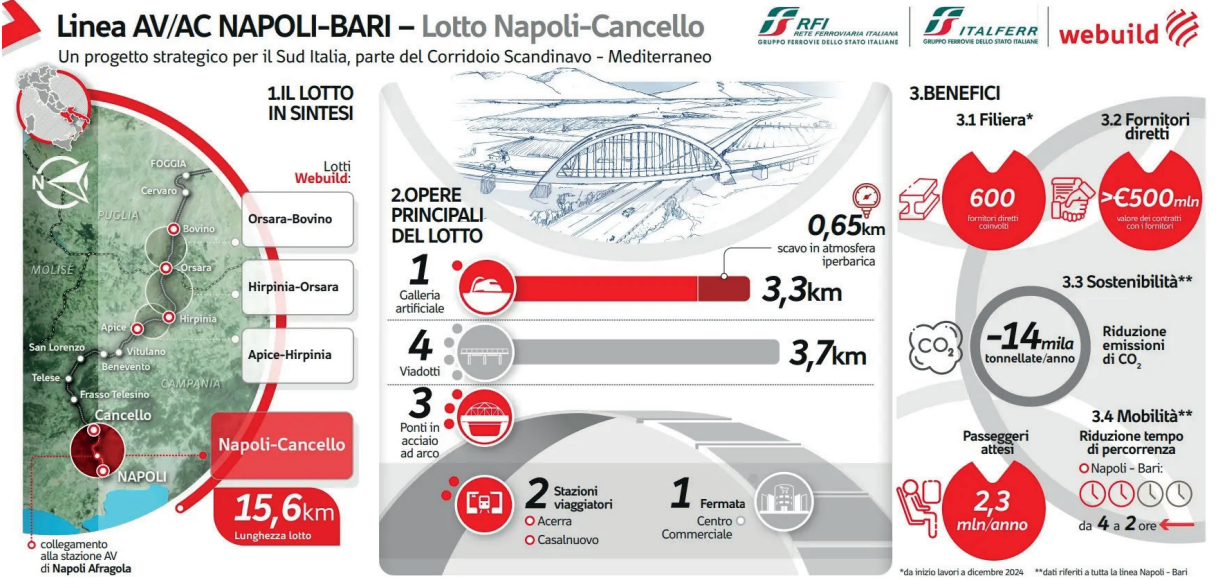
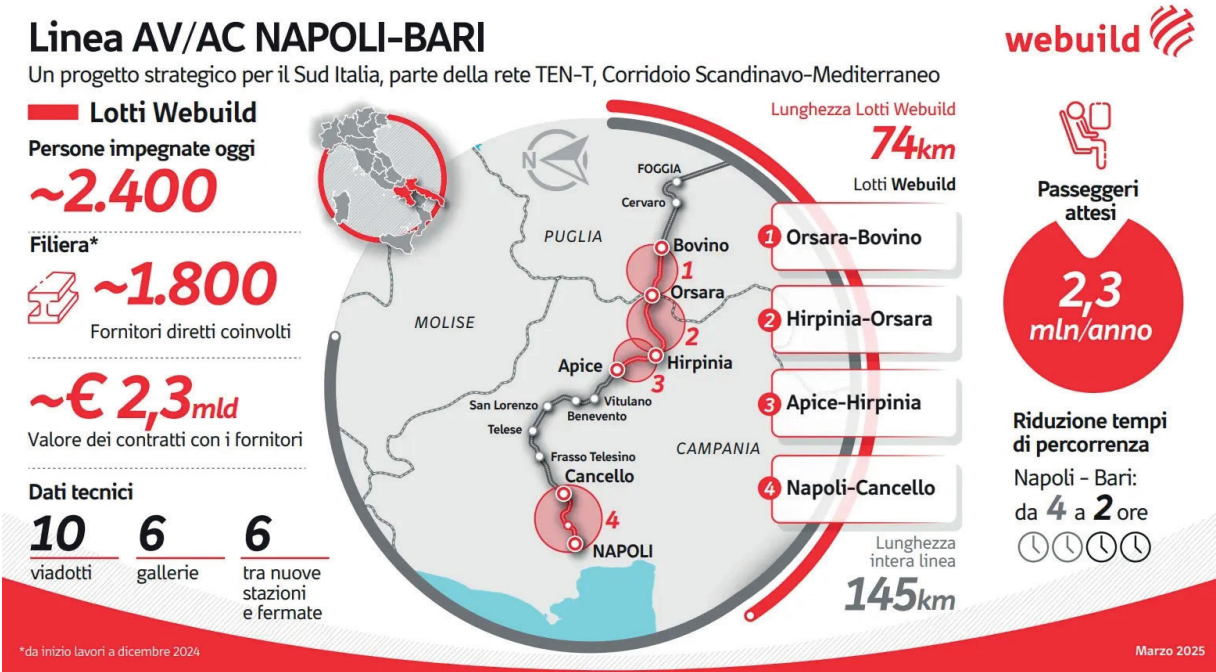


Figura 6 – Con l’attivazione delle prime due tratte della linea, da fine 2025 per la prima volta si viaggerà da Napoli a Bari in 2h e 40 minuti.

in generale, potenziare l’accessibilità e le performance di tutta l’infrastruttura portuale di Porto Marghera a beneficio di ogni impresa che qui opera.

L’intervento tecnico di D. Russo, Direttore di stabilimento, ha spiega-

to in cosa consiste l’elettrolizzatore e illustrato in sintesi le caratteristiche dell’impianto da 4,59 MW, alimentato da pannelli fotovoltaici, con capacità produttiva di circa 1.000 Nm³/h di idrogeno verde (pari a circa 0,09 ton-

nellate/ora). L’infrastruttura sorgerà su un’area dismessa già dotata di collegamenti elettrici e alla rete dell’azoto e la messa in funzione è prevista entro luglio 2026 (Da: *Comunicato Stampa AdSPMAS*, 8 luglio 2025).



(Fonte: AdSPMAS)

Figura 7 – La cerimonia di “posa della prima pietra” all’ingresso del cantiere.

Nazionale: EXPO FERROVIARIA 2025

Parte ufficialmente il countdown per la 12ª edizione di EXPO Ferroviaria 2025, l’esposizione internazionale per le tecnologie, prodotti e sistemi ferroviari che si terrà dal 30 settembre al 2 ottobre 2025 presso i padiglioni 9 e 11 di Fiera Milano Rho.

Chi parteciperà a EXPO ferroviaria avrà la possibilità di scoprire le tecnologie e il progresso del sistema ferroviario internazionale attraverso i protagonisti del settore; sono già aperte le registrazioni all’evento, a cui si potrà partecipare gratuitamente. LINK registrazioni visitatori.

A testimonianza dell’importanza dell’evento, si contano oltre 230 espositori accreditati, tra cui alcuni big names dell’industria: ABB, Alstom, Hitachi Rail, JSW Steel Italy Piombino, Knorr-Bremse Rail System Italia, LINSINGER Maschinenbau Gesellschaft, Lucchini RS, MER MEC, Plasser & Theurer Export von Bahnbau-maschinen Gesellschaft, Progress Rail Signaling, Salcef Group, Stadler Rail Management, TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), Vossloh Sistemi, Wabtec Corporation, ZF Italia e molti altri.

“EXPO Ferroviaria si conferma un evento di riferimento a livello internazionale, un crocevia strategico per i protagonisti del settore ferroviario. L’evento nasce con l’intento di creare un ambiente stimolante per il dialogo, l’innovazione e lo sviluppo, offrendo un’occasione unica per scoprire tecnologie all’avanguardia e riflettere insieme, attraverso conferenze e seminari, sul futuro della mobilità su rotaia.” Afferma A. ROSSINI, Event Director EXPO Ferroviaria.

In termini assoluti, l’Italia è il terzo Paese europeo per traffico ferroviario, dopo Francia e Germania, e seguito dalla Spagna.

Negli ultimi due anni nel Paese sono stati aperti oltre 4.000 cantieri nelle stazioni e sulle linee, grazie ai bandi del PNRR e non solo e nel 2024 sono stati rinnovati oltre 1.000 km di binari, con l’aggiornamento di oltre 300 km di rete elettrica.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario merci in Italia è un settore in crescita, ma con diverse sfide da affrontare per aumentare la competitività e la quota di mercato.

- Le novità di questa edizione

Tra le principali novità dell’edizio-

ne di quest’anno spicca l’*Innovation Hub*, spazio interamente dedicato a *start-up* e PMI che propongono soluzioni altamente innovative e creative per affrontare le sfide della mobilità del futuro. L’iniziativa intende favorire l’ingresso sul mercato di realtà emergenti, offrendo loro una vetrina qualificata all’interno della manifestazione. Le aziende che desiderano partecipare dovranno soddisfare alcuni requisiti: avere meno di 9 anni di attività, un organico inferiore a 80 dipendenti e un fatturato annuo non superiore a 8 milioni di euro.

Un’altra novità significativa riguarda la *Rolling Stock Area*, ampliata di ben 780 m² per rispondere all’elevata richiesta di spazi espositivi da parte delle aziende del settore. Questa estensione testimonia il crescente interesse verso il comparto e offrirà maggiori opportunità di visibilità a costruttori e operatori impegnati nello sviluppo di materiale rotabile all’avanguardia.

L’obiettivo di EXPO ferroviaria non riguarda solo i campi della tecnologia rotabile, rotaie e infrastrutture, segnalamento ferroviario e comunicazioni, ma anche una possibilità per poter presentare altri prodotti specializzati, come dotazioni di sicurezza e sistemi di biglietteria. La fiera avrà spazi dedicati ai diversi settori dell’industria con contaminazioni provenienti da altri comparti industriali, che mostreranno tecnologie specifiche e nuove opportunità commerciali per l’industria ferroviaria.

Dopo il grande successo riscosso nell’edizione 2023, torna anche quest’anno l’*Aerospace Technology Hub*. Questo spazio espositivo offrirà ai visitatori l’opportunità di esplorare le più recenti innovazioni nel campo dell’aerospazio e di comprendere in che modo queste tecnologie all’avanguardia possano essere applicate con successo al settore ferroviario. L’area sarà un punto d’incontro tra due mondi ad alta intensità tecnologica, favorendo il dialogo e la contaminazione tra esperti, aziende e istituzioni impegnate nello sviluppo di soluzioni per la mobilità del futuro.

L’Area Binari, dove verranno espo-

sti veicoli montati su 2 sezioni di binari e attrezzature ferroviarie, sottolinea il grande rilievo che questo settore occupa all'interno dell'industria.

L'Area *Tunneling* invece, presenta una sezione dedicata al settore delle gallerie, dove si potranno scoprire le ultime innovazioni in materia di costruzione ed attrezzatura per spazi sotterranei e tunnel. Lo spazio è organizzato in partnership con TELT – *Tunnel Euroalpin Lyon Turin* e SIG – Società Italiana Gallerie.

Non solo EXPO ferroviaria vuole essere una fiera in ambito ferroviario, ma ha come obiettivo far conoscere le tendenze future e discutere gli sviluppi con gli esperti del settore; tutto ciò viene effettuato attraverso conferenze su tematiche di settore, seminari e presentazioni tecniche, workshop e incontri B2B internazionali.

- I partner di EXPO ferroviaria

EXPO ferroviaria ogni anno opera con diversi rappresentanti del settore ferroviario e della fornitura in modo da garantire il successo della fiera e creare un punto di incontro esclusivo per l'industria.

Quest'anno a sostenere l'evento sono ANIE ASSIFER - Associazione Industrie Ferroviarie, ASSTRA - imprese in movimento, CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, ANIAF - Associazione dell'Industria Ferroviaria, UNIFE – Associazione Europea dell'Industria Ferroviaria e DR Ferroviaria Italia – partner dell'area infrastrutture. L'evento è organizzato da RX che realizza fiere B2B mirate in tutto il mondo in diversi settori industriali. Per il settore ferroviario organizza anche SIFER in Francia (Da: *Comunicato Stampa ExpoFerroviaria*, 19 giugno 2025).

VARIE

Nazionale: “autovelox”, da settembre gli enti locali dovranno comunicare i dati dei dispositivi

Entro settembre sarà operativa, sul sito istituzionale del ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti, un'applicazione a servizio degli enti locali, che avranno due mesi di tempo per inserire tutti i dati degli autovelox. Dovranno indicare per ciascun dispositivo la conformità, la marca e il modello.

Per il dicastero del vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, si tratta di una straordinaria operazione verità, anche alla luce della totale mancanza di mappature precise degli autovelox.

L'obiettivo del ministro è garantire esclusivamente l'efficacia dei dispositivi che aumentano la sicurezza stradale.

Non saranno tollerati i dispositivi fuori norma, o utili più a fare cassa che a prevenire comportamenti scorretti alla guida (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 14 agosto 2025).

Calabria-Sicilia: Ponte sullo Stretto di Messina, riunione del CIPESS

Nella seduta del 6 agosto, il Comitato interministeriale (Fig. 8) per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), alla presenza del Presidente del CIPESS, Presidente del Consiglio dei Ministri, G. MELONI, e del Segretario del CIPESS, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, A. MORELLI, ha approvato il progetto definitivo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (Ponte sullo Stretto di Messina). Il costo dell'opera è di 13,532 miliardi di euro, interamente coperto con finanziamenti pubblici già disponibili a seguito delle leggi di bilancio 2024 e 2025.

L'opera, lungamente attesa, era già prevista da una norma del 1971 ed è stata riavviata dal Governo nel 2022. Darà vita al ponte a campata unica più lungo del mondo, di 3.300 m, sostenuta da due torri di 399 m di altezza. Ospiterà 3 corsie stradali per senso di marcia, di cui una di emergenza, 2 corsie di servizio e 2 binari ferroviari con marciapiedi laterali pedonabili. I collegamenti saranno assicurati da circa 40 km di raccordi viari

e ferroviari (l'80% dei quali sviluppati in galleria) che collegheranno il ponte, dal lato Calabria, all'autostrada del Mediterraneo e alle stazioni ferroviarie di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria e, dal lato Sicilia, alle autostrade Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla nuova stazione di Messina.

Si tratta di una infrastruttura strategica per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intera Nazione, e di preminente interesse nazionale per il completamento delle reti transeuropee di trasporto.

Ha una valenza trasportistica che si può apprezzare in connessione con il parallelo sviluppo delle nuove reti di trasporto nel Mezzogiorno, quali la alta velocità e alta capacità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria, e la velocizzazione e adeguamento tecnologico per le tratte ferroviarie in corso di costruzione o di progettazione, in particolare in Sicilia con la Palermo-Catania, Palermo-Messina, Catania-Siracusa (Da: *Comunicato Stampa CIPESS*, 6 agosto 2025).

Nazionale: parte la sperimentazione italiana del soccorso sanitario aereo con droni

È stato siglato l'accordo di partenariato tecnico-operativo tra SIS 118, *UrbanV* e *D-Flight* per l'avvio di SEUAM – *Sanitary Emergency Urban Air Mobility*, un progetto pionieristico che punta a rivoluzionare il soccorso sanitario d'emergenza attraverso l'impiego di droni e sistemi di mobilità aerea urbana (*Urban Air Mobility*).

Il progetto sperimentale SEUAM, ideato e coordinato dal Dott. M. BALZANELLI, Presidente Nazionale SIS 118, nasce con l'obiettivo di ridurre drasticamente i tempi di intervento del Sistema di Emergenza Territoriale 118 nei casi di arresto cardiaco improvviso, shock emorragico, shock anafilattico, intossicazioni acute, o altre emergenze sanitarie, in cui si verifica pericolo imminente di perdere la vita, grazie a droni di ultima generazione in grado di trasportare,



(Fonte: CIPESS)

Figura 8 – Il CIPESS, alla presenza del Presidente del CIPESS, Presidente G. MELONI, e del Segretario del CIPESS, Sottosegretario MORELLI, ha approvato il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina.

su regia in tempo reale delle Centrali Operative 118, defibrillatori, emodivari, farmaci salvavita e dispositivi sanitari direttamente sul luogo dell'emergenza.

“Ridurre i tempi di intervento, anche di un solo minuto, quando la vita è in pericolo, significa salvare, con certezza, moltissime vite umane. Con SEUAM la SIS118 sperimenta soluzioni innovative di supporto aereo alla rianimazione avanzata del paziente critico, portando il soccorso sanitario sugli scenari di maggiori criticità, nel minor tempo possibile, grazie a tecnologie innovative e partner d'eccellenza, quali *UrbanV* e *D-Flight*”, dichiara M. BALZANELLI.

- *UrbanV* e *D-Flight*: partner strategici per la mobilità del futuro
UrbanV metterà a disposizione le

proprie competenze come operatore di droni certificato, nella progettazione e gestione di infrastrutture dedicate ai droni, oltre a soluzioni tecnologiche avanzate per il controllo e la sicurezza delle operazioni. *D-Flight*, fornirà il supporto tecnico per l'integrazione sicura ed efficiente dei droni nello spazio aereo definendo procedure di priorità per garantire precedenza ai droni impiegati in scenari di emergenza, rispetto ad altri traffici aerei, con o senza pilota, presenti nell'area delle operazioni nonché il supporto all'iter autorizzativo delle operazioni.

“Il Gruppo ENAV, grazie alla visione strategica del nostro AD P. MONTI, ha definito un piano industriale nel quale il settore dei droni è un pilastro imprescindibile. *D-Flight* ricopre un

ruolo chiave come partner tecnologico del progetto SEUAM che rappresenta un passo concreto verso l'integrazione dei droni nei servizi pubblici essenziali, in particolare nell'ambito del soccorso sanitario, in un'ottica di innovazione, sicurezza e ottimizzazione delle risorse” commenta M. PAGGETTI, CEO di *D-Flight*.

L'iniziativa, in una prima fase sperimentale (2025-2028), vedrà test di volo nei Comuni aderenti al progetto, tra cui Altomonte (CS), Santa Lucia di Serino (AV), Massa di Somma (NA), Pizzo Calabro (VV), Laterza (TA), Rosciano (PE) e Trebisacce (CS). In questi scenari, i droni saranno utilizzati per consegnare presidi salvavita in tempi record, superando ostacoli logistici e riducendo la dipendenza dai mezzi di soccorso tradizionali.

Il progetto SEUAM si inserisce nel più ampio programma CDTE – Cambiamento nella Tempo Dipendenza dell'Emergenza, promosso da SIS 118, e punta a diventare un modello di riferimento replicabile a livello nazionale e internazionale.

“Grazie a questa sperimentazione, intendiamo validare un nuovo standard di intervento rapido e capillare, sfruttando i Servizi Aerei Innovativi per supportare il Sistema di Emergenza Territoriale 118”, afferma C. TURSI, CEO di *UrbanV*. Al termine della sperimentazione, i risultati saranno condivisi con le autorità competenti per valutare l'integrazione di queste soluzioni innovative nei protocolli di emergenza sanitaria del futuro. “Vediamo al momento,, purtroppo, che i droni portano la morte. È venuto il momento che, qui in Italia, e in tutto il mondo, portino la vita”, conclude BALZANELLI (Da: *Comunicato Stampa ENAV*, 9 luglio 2025).