

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Emilia Romagna: riaperta l'intera linea AV Bologna-Milano

È ripresa, come da programma, la circolazione sull'intera linea AV Bologna – Milano, sospesa dal 10 al 17 agosto fra Piacenza e Milano per lavori di rinnovo dell'infrastruttura. Il primo treno a percorrere la tratta interessata dai lavori è stato il Frecciarossa 9505 Milano – Napoli, partito dal capoluogo lombardo.

Sono stati tre i cantieri di Rete Ferroviaria Italiana, due presso il Posto di Movimento di Livraga e uno presso il Bivio Piacenza Ovest, operativi contemporaneamente per la sostituzione di sei deviatori in quella tratta. Al lavoro oltre cento tecnici di RFI e delle imprese appaltatrici con il supporto di mezzi d'opera, autogrù telescopiche e attrezzature specialistiche.

Questi lavori, necessari a garantire alti standard di affidabilità dell'infrastruttura, rientrano nei piani di manutenzione della linea e si aggiungono alla manutenzione quotidiana effettuata principalmente la notte, quando non sono previsti treni in viaggio.

Fondamentali per consentire la modifica degli itinerari dei treni e per connettere la rete AV alla rete convenzionale, i deviatori, più comunemente chiamati scambi, sono lunghi 140 m e pesano 200 tonnellate. Per movimentarli è stato necessario suddividere ciascuno di essi in cinque parti. Le operazioni di sostituzione, concentrate nella settimana di Ferragosto caratterizzata da un sensibile calo di passeggeri sulla tratta, sono state precedute da attività propedeutiche

avviate a inizio estate senza ripercussioni sulla circolazione dei treni.

Durante l'attività dei cantieri, i treni AV hanno bypassato il tratto oggetto dei lavori utilizzando le direttrici della linea convenzionale. Fino al 28 agosto, come prevedono le norme in caso di rinnovo dell'infrastruttura, i treni hanno percorso le tratte rinnovate ad una velocità gradualmente innalzata fino a raggiungere quella massima prevista sulla linea. I canali di acquisto delle imprese ferroviarie sono aggiornati con le modifiche dei tempi di percorrenza previste.

Sono circa 200 i treni AV che ogni giorno viaggiano fra Bologna a Milano ad una velocità che raggiunge i 300 km/h (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FSI, RFI*, 18 agosto 2026).

Basilicata: autorizzazione per il primo veicolo ferroviario a batterie per reti a scartamento ridotto in Italia

Il 31 luglio scorso ANSFISA ha

rilasciato l'autorizzazione del tipo di veicolo SRBe 312 di Stadler (Fig. 1), destinato a operare sulla rete ferroviaria funzionalmente isolata di Ferrovie Appulo Lucane (FAL), in particolare sulla tratta Altamura - Matera.

Il nuovo convoglio rappresenta il primo esempio in Italia di veicolo ferroviario a scartamento ridotto alimentato esclusivamente a batterie. Denominato "Treen", il mezzo costituisce l'evoluzione ecologica e sostenibile della piattaforma diesel, già autorizzata dall'Agenzia per l'impiego sulle reti regionali di ARST in Sardegna e di FdC in Calabria, introducendo una nuova soluzione tecnologica che sfrutta batterie agli ioni di litio e motori asincroni trifase.

L'autorizzazione rilasciata da ANSFISA conferma l'impegno dell'Agenzia nel garantire che l'introduzione di nuove tecnologie nel settore ferroviario avvenga nel rispetto dei più elevati standard di sicurezza, assicurando al contempo il necessario supporto ai processi di innovazione e transizione energetica del sistema dei trasporti.

Il progetto, finanziato nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), contribuisce al percorso di ammodernamento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari locali, favorendo la diffusione di soluzioni a ridotto impatto ambientale e sostenendo il raggiungimento degli



(Fonte: ANSFISA)

Figura 1 - Rilasciata l'autorizzazione del tipo di veicolo SRBe 312 di Stadler destinato alla rete delle Ferrovie Appulo Lucane sulla tratta Altamura-Matera.

obiettivi nazionali di mobilità sostenibile.

Per consentire l'esercizio dei nuovi convogli sono inoltre previste due stazioni di ricarica rapida, attualmente in corso di realizzazione presso i siti di Matera e Altamura.

L'iniziativa rappresenta un ulteriore passo avanti verso un sistema ferroviario sempre più orientato all'adozione di tecnologie innovative a beneficio dei territori e dei cittadini (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 3 agosto 2026).

Lazio: cantiere del nuovo nodo ferroviario della fermata Pigneto

Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti M. SALVINI ha effettuato un sopralluogo (Fig. 2) al cantiere della nuova fermata Pigneto (Roma), realizzata da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), società del Gruppo FS, facendo il punto sull'avanzamento dei lavori e sul cronoprogramma.

Un progetto da circa 230 milioni di euro, finanziato anche con risorse PNRR di competenza del MIT, per realizzare un nuovo nodo di interscambio tra le linee FL1 e FL3, dirette verso Fiumicino Aeroporto, Viterbo, e la Metro C. La nuova fermata è destinata a diventare la quarta grande stazione ferroviaria di Roma, con un bacino potenziale stimato in circa 8 milioni di persone l'anno, di cui 2,5 milioni provenienti dalla metropolitana.

Il Ministro ha espresso soddisfazione per un'opera di cui si è detto particolarmente orgoglioso, attesa da anni e in avanzata fase di realizzazione, con circa 130 operai e tecnici al lavoro. La prima configurazione della fermata sarà attivata tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027. In questa fase è prevista anche la copertura parziale dei binari, necessaria a collegare i due lati del quartiere.

Il progetto cambierà non soltanto la mobilità, ma anche il volto del Pigneto. La seconda fase prevede il completamento della copertura della stazione, il sottopasso pedonale ver-



(Fonte: MIT)

Figura 2 – Il sopralluogo al cantiere di RFI nella Fermata Pigneto (Roma): intervento da 230 milioni, servirà 8 milioni di persone e riunirà due quartieri storicamente separati.

so la Metro C e una nuova piazza di oltre 13.000 m² con alberi, aree verdi, impianti sportivi e spazi per ragazzi e famiglie.

Sarà così ricucito un quartiere per troppo tempo diviso dalla ferrovia, valorizzandone anche l'identità attraverso la vista sull'acquedotto romano e il mantenimento di un segno dello storico ponticello pedonale.

Un'opera concreta, con tempi definiti, che unisce trasporti, rigenerazione urbana e qualità della vita: meno distanze, collegamenti più efficienti e nuovi spazi restituiti ai cittadini (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 1 agosto 2026).

Campania: nuove infrastrutture ferroviarie e il primo elettrotreno per la rete Circumvesuviana

Il potenziamento della direttrice AV/AC Napoli-Bari rappresenta uno degli interventi strategici per il rafforzamento della rete ferroviaria nazionale. In questo quadro si inserisce la variante della linea Cancellò-Napoli, finalizzata a migliorare capacità, regolarità e separazione dei flussi di traffico nel nodo ferroviario napoletano.

A seguito dell'istruttoria svolta da ANSFISA, il gestore dell'infrastruttura

ra Rete Ferroviaria Italiana ha trasmesso le istanze relative ai sottosistemi infrastruttura ed energia, sulle quali l'Agenzia ha effettuato le verifiche di competenza, concludendo il procedimento nei termini previsti dalla normativa vigente.

In esito a tale iter, ANSFISA ha rilasciato le Autorizzazioni di Messa in Servizio per la Fase 4A1 dell'intervento, relative al sottosistema energia in data 25 giugno 2026 e al sottosistema infrastruttura in data 27 giugno 2026, consentendo la progressiva attivazione del nuovo tracciato a doppio binario della variante Cancellò-Napoli. A seguito del rilascio delle autorizzazioni, il gestore ha avviato il 1° luglio 2026 le attività di messa in servizio dell'impianto.

La fase autorizzata riguarda circa 15,8 km di nuovo tracciato tra Doppio Bivio Cassino e Cancellò (Fig. 3), comprensivi della galleria Casalnuovo e degli adeguamenti infrastrutturali connessi alle stazioni di Acerra e Napoli Afragola. L'attivazione consentirà di migliorare la fluidità della circolazione, la capacità della linea e la separazione dei flussi di traffico.

Parallelamente, l'azione di ANSFISA nel territorio campano interessa anche il rinnovo del materiale rotabile destinato alle reti funzionalmente isolate.



(Fonte: ANSFISA)

Figura 3 - Rilasciate le autorizzazioni di messa in servizio della variante Cancello–Napoli.

In tale contesto, il 30 giugno 2026 ANSFISA ha anche rilasciato l'autorizzazione per il tipo di veicolo "EAV Elettrotreno Napoli" (Fig. 4), realizzato da Stadler Valencia per la rete Circumvesuviana gestita da Ente Autonomo Volturno.

Il nuovo veicolo è un elettrotreno bidirezionale articolato a tre casse, progettato per rispondere alle esigenze della rete vesuviana in termini di capacità di trasporto, accessibilità e prestazioni. Il treno offre 90 posti a sedere, spazi dedicati alle persone a mobilità ridotta e alle biciclette, ed è predisposto per la composizione in multiplo fino a tre unità.

Tra gli elementi qualificanti del progetto figurano il sottosistema di controllo-comando e segnalamento di bordo, basato sulla tecnologia ERTMS sviluppata da Hitachi Rail STS e integrata con il sistema attualmente in esercizio sulla rete Circumvesuviana. L'integrazione tra i diversi sistemi di segnalamento ha richiesto un articolato percorso di verifica e certificazione, comprendente prove in laboratorio e sulla tratta Pomigliano - Acerra.

Il progetto "EAV Elettrotreno Napoli" rientra tra quelli finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo rappresenta per-

tanto un passaggio rilevante anche ai fini del rispetto delle tempistiche del Piano e conferma il ruolo di ANSFISA nel supportare l'innovazione e il rinnovo tecnologico delle reti ferroviarie funzionalmente isolate.

Il settore di impiego è rappresentato dalla rete Circumvesuviana, articolata su sei linee a scartamento ridotto che si sviluppano intorno al Vesuvio, lungo la direttrice costie-



(Fonte: ANSFISA)

Figura 4 - Rilasciate le autorizzazioni di messa in servizio del tipo di veicolo "EAV Elettrotreno Napoli".

ra verso Sorrento e nell'area interna fino a Nola, Baiano e all'Agro Nocerino-Sarnese. L'autorizzazione rappresenta il primo passo per la successiva immissione in esercizio della nuova flotta da parte di EAV, nell'ambito di un programma che prevede l'autorizzazione dei veicoli conformi e la progressiva entrata in servizio delle unità già consegnate.

Le autorizzazioni rilasciate per la variante Cancello–Napoli e per il nuovo materiale rotabile della Circumvesuviana confermano il ruolo di ANSFISA nel garantire la sicurezza e accompagnare l'innovazione del sistema ferroviario, dalle grandi infrastrutture strategiche alle reti regionali e funzionalmente isolate (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 3 luglio 2026).

Lombardia: Milano Centrale compie un nuovo passo verso il digitale, attivato il Sistema di Supervisione ACC

Il 26 luglio è entrato in esercizio il nuovo Sistema di Supervisione ACC (SSA) della stazione di Milano Centrale, che sostituisce la precedente PIC-SI (Piattaforma Integrata Circolazione – Supervisione Impianto).

L'attivazione rappresenta una tappa strategica nel percorso di ammodernamento tecnologico dello scalo ferroviario milanese, propedeutico alla futura messa in servizio del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC).

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di evoluzione digitale della stazione, che comprende l'adeguamento degli impianti infrastrutturali, energetici e tecnologici esistenti. Le attività sono finalizzate a garantire la piena compatibilità del piazzale ferroviario con il futuro sistema di comando e controllo computerizzato, contribuendo a una gestione sempre più efficiente e integrata della circolazione nel nodo di Milano.

Il nuovo SSA rappresenta la soluzione più avanzata sviluppata secondo gli standard per la supervisione dei grandi impianti ferroviari. Grazie all'integrazione nel Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCCM) dell'hub milanese, la piattaforma è già predisposta ad accogliere il futuro ACC, assicurando continuità operativa, maggiore affidabilità e un più elevato livello di integrazione nella gestione del traffico ferroviario.

L'intervento ha previsto la migrazione della precedente piattaforma di supervisione al nuovo sistema, mantenendo invariata l'architettura dell'impianto e garantendo la piena continuità delle funzionalità operative durante tutte le fasi di attivazione. Le attività hanno inoltre incluso l'integrazione con i sistemi già in esercizio, l'installazione delle nuove postazioni per il personale di movimento e l'adeguamento dei flussi informativi a supporto della gestione della circolazione e dell'utilizzo dei binari.

Il risultato è stato reso possibile grazie alla stretta collaborazione tra FS Engineering e le strutture organizzative di RFI coinvolte nel progetto. Questa sinergia ha consentito di raggiungere un importante traguardo nel percorso di trasformazione tecnologica di Milano Centrale, una delle principali porte d'accesso alla mobili-

tà ferroviaria del Paese e nodo strategico della rete nazionale.

Un successo che conferma il ruolo della Società nel processo di innovazione del sistema ferroviario nazionale, contribuendo allo sviluppo di soluzioni tecnologiche avanzate per una gestione della circolazione sempre più efficiente, integrata e affidabile (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FSI*, FS Engineering, 26 luglio 2026)

TRASPORTI URBANI

Emilia Romagna: città sicure, il piano della Regione parte dalle stazioni

- Le risorse saranno assegnate per realizzare interventi di riqualificazione urbana, sicurezza, accessibilità, comprese le spese per garantire il presidio del territorio. Al Piano si affianca il programma di investimenti di FER con oltre 4 milioni di euro destinati, tra il 2026 e il 2028, alla manutenzione, al decoro, all'accessibilità e al rafforzamento della sicurezza delle stazioni della rete ferroviaria regionale

Sono le porte di accesso alle città. Luoghi di passaggio, ma anche spazi in cui si concentrano servizi, relazioni e vita urbana. Le aree delle stazioni ferroviarie sono molto più che infrastrutture per la mobilità: rappresentano uno dei principali luoghi pubblici, dove si intrecciano trasporti, commercio e vita quotidiana. È da qui che prende avvio il nuovo Piano della Regione Emilia-Romagna, che individua nella loro riqualificazione il punto di partenza di una strategia più ampia per rafforzare la sicurezza delle città.

Una strategia sostenuta, in questo primo passo, da 20 milioni di euro di risorse regionali destinati ai Comuni capoluogo per realizzare interventi migliorativi dentro e fuori gli scali ferroviari per rafforzarne sicurezza, vivibilità, accessibilità e integrazione con il tessuto urbano. Favorendo l'insediamento di servizi, anche pubblici, attività economiche, culturali e

sociali, la riqualificazione dei percorsi pedonali, il potenziamento dell'illuminazione e della videosorveglianza, il recupero degli immobili inutilizzati per nuove funzioni di interesse pubblico e il presidio del territorio.

Il Piano è affiancato dagli interventi già programmati da Ferrovie Emilia-Romagna sulle stazioni e sulle fermate della rete ferroviaria regionale: oltre 4 milioni di euro di risorse regionali, distribuiti tra il 2026 e il 2028, destinati alla manutenzione straordinaria, al decoro, all'accessibilità e al potenziamento della sicurezza, anche attraverso il programma "Stazioni Sicure", che prevede nuovi sistemi di illuminazione, videosorveglianza intelligente e tecnologie per la gestione della sicurezza. Interventi che completano la strategia regionale, affiancando alla riqualificazione urbana delle aree esterne il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie e dei sistemi tecnologici dedicati alla sicurezza.

A presentare il nuovo Piano, il presidente della Regione Emilia-Romagna, M. DE PASCALE, e l'assessora regionale a Mobilità e Trasporti, I. PRILO. Presenti la sottosegretaria alla Presidenza, M. RONTINI, sindache e sindaci dei Comuni capoluogo.

"La sicurezza è uno dei diritti fondamentali delle persone e richiede un approccio integrato, che affianchi al controllo del territorio interventi sulla qualità dello spazio pubblico e sulla rigenerazione urbana", afferma il presidente della Regione, M. DE PASCALE. "Per questo abbiamo scelto di partire dalle stazioni ferroviarie nelle città più grandi dell'Emilia-Romagna, luoghi attraversati ogni giorno da migliaia di cittadine e cittadini e vere porte di accesso ai nostri capoluoghi. Dobbiamo affrontare il tema della sicurezza in modo organico, mettendo insieme il lavoro delle Forze dell'ordine, la riqualificazione urbana, la qualità dei servizi ferroviari e gli investimenti sulle stazioni. Con questo Piano sosteniamo i Comuni nella realizzazione di interventi necessari a rendere questi spazi ancora più accessibili, vivi e sicuri, raffor-

zando la presenza di servizi, attività economiche, culturali e sociali e favorendo una maggiore frequentazione da parte delle persone. Perché città più curate, vissute e accessibili sono anche città più sicure”.

“A questo investimento si affianca il lavoro già avviato da FER sulle stazioni e sulle fermate della rete ferroviaria regionale, con un programma pluriennale di manutenzione, accessibilità, decoro e innovazione tecnologica che consentirà di intervenire concretamente anche sulle infrastrutture ferroviarie” aggiunge l'assessora regionale a Mobilità e Trasporti, I. PRIOLO. “Vogliamo restituire alle stazioni il ruolo che meritano: essere il primo volto delle nostre città, luoghi accoglienti, inclusivi e funzionali, capaci di migliorare la qualità della vita dei quartieri e di rendere il trasporto pubblico una scelta sempre più semplice, sicura e attrattiva per tutte e tutti”.

- Il nuovo Piano regionale

Venti milioni di euro per sostenere i Comuni capoluogo nella realizzazione di interventi integrati di riqualificazione delle aree delle stazioni ferroviarie, attraverso progetti capaci di tenere insieme sicurezza urbana, rigenerazione dello spazio pubblico e mobilità. Le risorse finanzieranno progetti per migliorare la qualità e accessibilità degli spazi pubblici, dalla riqualificazione di piazze, percorsi pedonali, fermate del trasporto pubblico, aree verdi e spazi di sosta al potenziamento dell'illuminazione, della visibilità e dell'accessibilità, fino all'eliminazione delle barriere architettoniche e al recupero di immobili inutilizzati da destinare a servizi, attività economiche, culturali e sociali.

L'obiettivo è rafforzare il ruolo delle aree intorno alle stazioni come spazi vissuti e pienamente integrati con il tessuto urbano, favorendo l'insediamento di nuove funzioni e una presenza più continua di persone durante tutto l'arco della giornata, così da migliorarne sicurezza, qualità urbana e attrattività.

Il Piano offre ai Comuni un quadro

strategico e operativo per sviluppare questi interventi insieme agli operatori ferroviari, alle attività economiche, alle associazioni e alle comunità locali, integrando gli interventi con gli strumenti regionali di pianificazione e sviluppo già disponibili, a partire dalle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS) e dalle leggi regionali sulla rigenerazione e la sicurezza urbana. L'obiettivo è favorire progetti condivisi e coordinati, capaci di migliorare in modo stabile la qualità delle aree ferroviarie e di rafforzarne il ruolo di porte di accesso alle città, attraverso interventi che tengano insieme sicurezza, sviluppo urbano, mobilità e inclusione sociale (Da: *Cartella Stampa FER*, 29 luglio 2026).

Toscana: Firenze, completato lo scavo delle gallerie del Passante AV

“Un nuovo traguardo per il Nodo Alta Velocità di Firenze segna l'avanzamento di una delle opere infrastrutturali più rilevanti e complesse del Paese. Con il break-in delle TBM Iris e Marika nel camerone della futura stazione AV Firenze Belfiore si è concluso lo scavo delle due gallerie a canna unica del tratto sud del Passante AV, tra Campo di Marte e la nuova stazione, per un'estensione complessiva di circa 3 km.

L'importante risultato è stato celebrato presso il cantiere della stazione AV Firenze Belfiore alla presenza del Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti M. SALVINI, del Presidente della Regione Toscana E. GIANI, della Sindaca di Firenze S. FUNARO, del Prefetto di Firenze F. FERRANDINO, dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana A. ISI, dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Engineering D. Lo Bosco e dell'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di Infrarail P. FIRMI.

Il completamento dello scavo rappresenta una tappa fondamentale nel percorso di realizzazione del Passante AV e della nuova stazione

Belfiore, infrastrutture destinate a trasformare il sistema ferroviario dell'area fiorentina e a rafforzare l'efficienza dell'intero corridoio nazionale dell'Alta Velocità. L'intervento consentirà infatti di separare i flussi di traffico AV da quelli regionali e metropolitani, incrementando capacità, regolarità e qualità del servizio e mantenendo Firenze Santa Maria Novella quale principale hub della mobilità locale.

In questo contesto, FS Engineering si conferma protagonista nel governo tecnico e gestionale di una delle sfide infrastrutturali più complesse del panorama nazionale, mettendo in campo competenze multidisciplinari lungo tutte le principali fasi del progetto. La società è infatti responsabile delle attività di Project Management, Direzione Lavori, Coordinamento della Sicurezza in fase di esecuzione, Monitoraggio Ambientale ed Espropri, garantendo il presidio tecnico integrato degli interventi in un contesto urbano particolarmente delicato e sensibile.

Un risultato che testimonia, “come sottolineato da D. Lo Bosco, “la capacità del Paese di progettare e realizzare opere straordinarie attraverso l'impiego delle tecnologie più avanzate e delle eccellenze ingegneristiche del Gruppo FS. Un traguardo reso possibile grazie alla sinergia tra istituzioni, imprese e professionisti che ogni giorno operano con competenza, responsabilità e spirito di servizio per dare concretezza a una visione di mobilità moderna e sostenibile.

Il sottoattraversamento della città di Firenze, che interessa aree urbanizzate, edifici storici e infrastrutture strategiche, richiede infatti tecnologie avanzate, sistemi di controllo continuo e un approccio ingegneristico orientato alla massima tutela del territorio e del patrimonio esistente. Attraverso il coordinamento delle attività tecniche e di monitoraggio, la nostra Società contribuisce a garantire elevati standard di sicurezza, sostenibilità e qualità realizzativa, accompagnando passo dopo passo l'avanzamento dell'opera.

L'ultimazione delle gallerie confer-

ma la capacità della Società di guidare e governare interventi infrastrutturali ad alta complessità, integrando competenze specialistiche, innovazione tecnologica e attenzione al territorio. Un risultato che testimonia ancora una volta il ruolo centrale dell'ingegneria del Gruppo FS nello sviluppo delle grandi opere strategiche nazionali e il suo contributo concreto alla realizzazione di infrastrutture moderne, sostenibili e capaci di migliorare la connettività e la competitività del Paese" (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FSI, FS Engineering*, 3 luglio 2026).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: transizione energetica, partita la sperimentazione dell'HVO sulla flotta FS Logistix

FS Logistix accelera sulla transizione energetica con la sperimentazione dell'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) sulla propria flotta (Fig. 5) ferroviaria e stradale. Il biocarburante avanzato è già in utilizzo nelle attività operative di Mercitalia Rail e Mercitalia Shunting & Terminal, confermando l'impegno della società del Gruppo FS nel promuovere soluzioni concrete per ridurre l'impronta carbonica della logistica e accompagna-

re il percorso di decarbonizzazione del settore.

La sperimentazione coinvolge sia il trasporto ferroviario sia quello su gomma. In Mercitalia Rail sono in corso attività di test su due locomotive, una da trazione e una da manovra, con un consumo pari a circa 15.000 litri di biocarburante. In Mercitalia Shunting & Terminal l'HVO è invece già utilizzato per i locomotori di manovra nei siti di Santo Stefano Magra e Valdellora. Parallelamente, l'introduzione dell'HVO è stata estesa anche alla flotta degli autocarri, attraverso il progressivo rinnovo dei mezzi con l'introduzione di 21 veicoli Euro 6 alimentati con questo carburante. Nel 2025 sono stati consumati circa 19.000 litri di HVO, che hanno consentito di evitare fino a circa 40 tonnellate di CO₂ rispetto al gasolio, un valore equivalente alle emissioni annuali di circa 15-20 autovetture.

"Per FS Logistix la sostenibilità non è un ambito separato dal business, ma il modo in cui interpretiamo il nostro ruolo industriale", ha dichiarato S. DE FILIPPIS, Amministratore Delegato di FS Logistix. "La sperimentazione dell'HVO va in questa direzione: adottare soluzioni concrete, già disponibili e misurabili, capaci di ridurre l'impatto ambientale delle nostre attività e di generare valore per i clienti. Innovazione e sostenibilità

sono parte del nostro *mindset*. Significano scegliere ogni giorno tecnologie, processi e modelli operativi in grado di rendere la logistica più efficiente, competitiva e responsabile".

L'introduzione dell'HVO nei locomotori diesel e nei mezzi aziendali consente una significativa riduzione delle emissioni, fino al 90% di CO₂ rispetto al gasolio tradizionale, mantenendo al tempo stesso continuità operativa, efficienza del servizio e piena compatibilità con le flotte esistenti.

L'HVO è un biocarburante avanzato prodotto da materie prime rinnovabili, come oli alimentari esausti, scarti agroalimentari e residui organici. Si tratta di una soluzione già disponibile e immediatamente utilizzabile nei motori diesel esistenti, senza modifiche ai mezzi o alle infrastrutture, rappresentando una leva concreta per accompagnare la transizione energetica del settore dei trasporti e contribuendo alla riduzione delle emissioni lungo l'intero ciclo di vita rispetto al diesel fossile.

L'iniziativa si inserisce nel più ampio percorso di decarbonizzazione delle società di FS Logistix e contribuisce agli obiettivi di sostenibilità del Gruppo FS, che punta al raggiungimento del Net Zero entro il 2040. In questa direzione si colloca anche l'obiettivo al 2030 di raggiungere una quota pari al 60% di utilizzo di HVO nei trasporti su gomma, confermando il ruolo centrale dei biocarburanti avanzati nel percorso di transizione energetica. Un percorso che guarda al futuro della logistica come a un sistema sempre più integrato, efficiente e sostenibile, capace di accompagnare la competitività delle imprese e la transizione del Paese (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FSI, FS Logistix*, 16 agosto 2026).



(Fonte: Gruppo FSI, FS Logistix)

Figura 5 – Le unità di trazione di FS Logistix "accelerano" sulla transizione energetica con l'utilizzo dell'HVO.

INDUSTRIA

Nazionale: crescita contenuta per l'indice della produzione dell'industria automotive italiana a giugno

Il successo dell'ecobonus per i

nuovi veicoli commerciali leggeri a basse emissioni, esauriti in poche ore, avrà ricadute positive sulla filiera produttiva, oltre a testimoniare che la domanda attendeva soltanto di essere stimolata: prodotte nel primo semestre 2026 oltre 167.000 autoveicoli (+26,1%) e circa 302.000 autoveicoli (+13,4%), secondo i dati preliminari di ANFIA. A giugno 2026, secondo i dati ISTAT, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme (dati grezzi: i dati aggiornati a maggio saranno pubblicati da Istat il 29 luglio 2026) registra una crescita del 2,8% rispetto a giugno 2025, mentre nel primo semestre 2026 aumenta del 13,5%.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (Codice Ateco 29: fabbricazione di autoveicoli, fabbricazione di carrozzerie autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, esclusi pneumatici) registra una variazione tendenziale positiva del 10,5% a giugno e del 22,8% nei primi sei mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2), invece, torna a calare a giugno (-1,3%) dopo il modesto segno positivo registrato a maggio, risultano in flessione del 5,4% nella prima metà del 2026; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (Codice Ateco 29.3, non include pneumatici) inverte la tendenza riportando una variazione negativa dell'8,5% nel mese, ma chiudendo il primo semestre con un rialzo del 2,1%.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a giugno 2026 ammonta a circa 24.000 unità, in aumento del 4,5% rispetto a giugno 2025. Nel primo semestre, il totale delle autovetture prodotte si attesta a 167.367, il 26,1% in più rispetto al primo semestre 2025. Nello stesso periodo, il totale degli autoveicoli prodotti a livello nazionale si attesta a 302.000, il 13,4% in più rispetto a gennaio-giugno 2025.

Il comparto produttivo automobilistico si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in diminuzione a giugno 2026 rispetto ai livelli del sesto mese dello scorso anno. L'indice della produzione industriale nel suo complesso (corretto per gli effetti di calendario: i giorni lavorativi sono stati 21 a giugno 2026 contro i 20 di giugno 2025; è escluso il comparto Costruzioni e a partire da gennaio 2024, gli indici della produzione industriale sono diffusi da ISTAT nella nuova base di riferimento 2021=100), infatti, cala dello 0,6% a giugno, ma chiude con un incremento dello 0,5% il primo semestre dell'anno corrente rispetto allo stesso periodo del 2025.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra un incremento del 2,2% a maggio 2026, ultimo dato disponibile (+1,6% sul mercato interno e +3,3% sui mercati esteri) e chiude i primi sei mesi dell'anno a +2,6% (+2,5% il mercato interno e +2,7% i mercati esteri).

G. GIORDA, Direttore Generale di ANFIA ha così commentato i dati dell'ultimo report.

“A giugno 2026, l'indice della produzione automotive italiana rallenta la crescita, chiudendo a +2,8%.

Rallenta, ma si mantiene positivo anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+10,5%) – grazie al segno positivo registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture nel mese (+4,5%), mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori torna a calare, con una flessione dell'8,5%.

La piattaforma Ecobonus attivata lo scorso 29 luglio in attuazione del 'DPCM Automotive' che ha rifinanziato il fondo a sostegno del settore automotive, ha visto esaurirsi in poche ore le risorse per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri a basse emissioni, segno che la domanda attendeva soltanto di essere stimolata e che è fondamentale dare continuità alle misure di incentivazione, così da accompagnare il rinnovo del circolante.

Il successo della misura avrà ricadute positive sulla filiera produttiva, a beneficio della quale si attendono ora i decreti direttoriali del MIMIT necessari per rendere operativi gli incentivi per il sostegno agli investimenti tramite accordi di innovazione e mini-contratti di sviluppo.”

A gennaio-aprile 2026 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 5,80 miliardi di euro, mentre l'import vale 13,85 miliardi di euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,5%, seguita da Stati Uniti (15,6%) e Francia (11,8%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 8,66 miliardi di euro, con un saldo positivo di 2,15 miliardi.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso inverte resta in crescita del 3,4% a maggio (ultimo dato disponibile), con la componente interna e la componente estera entrambe in crescita del 3,4%. A gennaio-maggio 2026, il fatturato aumenta invece del 6,1% (+9,2% il fatturato interno e +3,8% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale lievemente negativa (-0,7%) a maggio (-0,2% la componente interna e -1,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-maggio 2026, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento dell'1,6%, con una lieve crescita, dello 0,2%, della componente interna, mentre la componente estera chiude a +2,7% (Da: *Comunicato Stampa ANFIA*, 06 Agosto 2026).

VARIE

Nazionale: Nuovo Codice della Strada, patente a 17 anni

Il MIT ha inviato a oltre cento operatori e associazioni di settore i materiali di lavoro del nuovo Codice della Strada per completare il processo

di consultazione voluto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti M. SALVINI, con l'obiettivo di arrivare a un testo che sia il più vicino possibile alle esigenze degli automobilisti, con la sicurezza della circolazione come priorità.

Di seguito le principali direttrici del nuovo Codice: più tutele per gli utenti vulnerabili, stretta sui veicoli senza assicurazione, multe più proporzionate e non vessatorie, patente a 17 anni, obbligo di contrassegno per i cicli a propulsione, più tutele per i motociclisti, maggiori garanzie per i cittadini e più risorse per la sicurezza delle strade, recupero delle sanzioni non pagate dagli stranieri e contrasto ai veicoli abbandonati.

1) PIÙ TUTELE PER MOTOCICLISTI, PERSONE CON DISABILITÀ E NUOVE FORME DI MOBILITÀ

Con il nuovo Codice della Strada si intende introdurre l'obbligo per i Comuni di aderire alla piattaforma CUDE (Contrassegno Europeo di parcheggio per le persone con disabilità), prevedendo, in caso di inottemperanza, l'impossibilità di utilizzare i dispositivi per l'accertamento a distanza delle violazioni relative alla sosta riservata e alle ZTL.

Per i motociclisti si lavora a maggiori protezioni in autostrada e alla possibilità, in caso di incidenti o forti rallentamenti, di utilizzare la corsia di emergenza, garantendo sempre il passaggio dei mezzi di soccorso.

Allo studio anche l'introduzione della regola del sorpasso a destra in autostrada: si intende applicare la circolazione per file parallele sulle autostrade e superstrade a tre corsie, che comporterebbe la possibilità di superare a destra.

Per i cicli a propulsione, utilizzati anche per le consegne a domicilio, è allo studio l'obbligo di casco e contrassegno.

2) STRETTA SUI VEICOLI SENZA ASSICURAZIONE E VEICOLI ABBANDONATI

Linea dura contro chi circola senza assicurazione. Tra le novità allo

studio del MIT, controlli rafforzati attraverso le banche dati della Motorizzazione e introduzione del divieto di marcia digitale. In caso di mancata regolarizzazione, al primo controllo su strada potrà scattare direttamente il sequestro. Al lavoro, inoltre, misure per il contrasto al degrado e ai veicoli abbandonati.

3) STOP ALLE MULTE VESSATORIE. SANZIONI PIÙ PROPORZIONATE: CHI CREA PIÙ RISCHIO PAGA DI PIÙ

- Multe più semplici e proporzionate alla gravità effettiva delle violazioni, prevedendo al tempo stesso sanzioni più severe per i veicoli non assicurati.
 - Riduzione degli incrementi sanzionatori in caso di pagamento differito.
 - Recupero delle sanzioni non pagate dagli stranieri nei cinque anni successivi alla violazione. In particolare, è prevista la possibilità di riscossione coattiva nei confronti di qualsiasi conducente si trovi a circolare in Italia sul veicolo con cui è stata commessa l'infrazione.
 - Stop all'aumento automatico delle multe legato all'inflazione.
- ### 4) PIÙ GARANZIE PER I CITTADINI: NOTIFICHE DA 90 A 30 GIORNI
- Potenziamento del ricorso al prefetto e disciplina più semplice dell'autotutela per chiedere l'annullamento dei verbali errati, con maggiore proporzionalità nei casi di piccoli errori nel pagamento.
 - Meno attese e più garanzie per chi riceve una multa. Riduzione da 90 a 30 giorni del termine per la notifica dei verbali relativi agli accertamenti da remoto.

5) 70% DEI PROVENTI DELLE MULTE ALLA SICUREZZA DELLE STRADE

- Più risorse derivanti dalle multe dovranno tornare direttamente alla sicurezza delle strade.

La proposta allo studio del MIT prevede il 70% dei proventi all'ente

proprietario della strada, da reinvestire in interventi per la sicurezza, e il 30% all'ente accertatore per le attività di controllo e notifica (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 8 agosto 2026).

Piemonte-Lombardia: Nuovi treni storici speciali

Si arricchisce ulteriormente l'offerta commerciale dei treni storici della Fondazione FS con due nuovi itinerari d'autore dedicati al Piemonte, alla Lombardia e alle grandi eccellenze enogastronomiche dell'autunno: il Milano-Alba, tra tartufi e vino nel cuore delle Langhe, e il Torino-Canelli, sulla Ferrovia delle Langhe, Roero e Monferrato (Fig. 6)

Il primo appuntamento è con il treno storico Milano-Alba, in programma le domeniche 11, 18 e 25 ottobre 2026. Partirà da Milano Centrale alle 9:05 e arriverà ad Alba alle 12:35, via Pavia, Alessandria e Asti, con rientro da Alba alle 18:20 e arrivo a Milano Centrale alle 22:00. Un viaggio in giornata verso le Langhe, nel periodo in cui il territorio esprime al meglio paesaggio, cultura e gusto. A bordo delle carrozze anni 70' Gran Confort, il viaggio diventa esperienza: comfort, grandi finestrate e ritmo lento valorizzano il paesaggio, mentre degustazioni, prodotti stagionali e racconti sul Nebbiolo anticipano l'arrivo ad Alba e le eccellenze del territorio.

A novembre sarà la volta del treno storico Torino-Canelli, in programma le domeniche 1, 8, 15 e 22 novembre 2026. Il convoglio collegherà Torino Porta Nuova a Canelli, con fermate a Torino Lingotto, Bra e Alba, attraversando colline, vigneti e borghi del Monferrato. Il viaggio si svolgerà a bordo delle carrozze anni 20' Centoposte. A bordo sono previste degustazioni e masterclass dedicate ai vini, ai prodotti tipici e alla cultura spumantistica dell'Alta Langhe e del Monferrato. La circolazione inaugurale del 1° novembre avrà un valore particolare: il treno sarà trainato da una locomotiva a vapore, un elemento di indiscusso fascino in un periodo in cui il foliage lo fa da padrone. In questa occasione il servizio



(Fonte: Gruppo FSI, Fondazione FS)

Figura 6 – Gli interni di una carrozza adibita a treno storico speciale in esercizio tra Lombardia e Piemonte.

seguirà orari dedicati, con partenza da Torino Porta Nuova alle 8:55, arrivo a Canelli alle 11:29, ripartenza alle 18:12 e rientro a Torino Porta Nuova alle 21:15. Nelle altre domeniche il programma prevede partenza da Torino Porta Nuova alle 8:55, arri-

vo a Canelli alle 10:43 con ripartenza alle 18:15 e arrivo nel capoluogo piemontese alle 20:20.

Con queste nuove proposte, i treni storici diventano così strumenti di promozione turistica e culturale,

capaci di mettere in relazione grandi città, borghi, paesaggi e produzioni d'eccellenza, offrendo ai viaggiatori un modo autentico e consapevole di vivere il tempo del viaggio (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FSI, Fondazione FS*, 5 agosto 2026).