



EURO9000: terminati i primi test, prossima tappa prove ETCS a Domodossola

di Giovanni Grasso

BOLOGNA - Domenica 4 maggio si è conclusa la prima fase dei test di omologazione della locomotiva EURO 9000, in vista dell'autorizzazione alla circolazione in Italia.

Nel corso di aprile, la EURO9000 è stata sottoposta a una serie di prove tecniche fondamentali per la certificazione sulla linea Bologna Verona tra PM Tavernelle e Crevalcore:

Test pantografo: verifica delle prestazioni di captazione della corrente (vedi [News ferroviarie del 23/03/2025](#)).

Composizione: Euro9000 + carrozza misura Italcertifer + locomotiva E 483.104

Test armoniche (prima fase): analisi delle interferenze elettromagnetiche generate dalla locomotiva (vedi [News ferroviarie del 09/04/2025](#)).

Composizione: Euro9000 + carrozza misura Italcertifer + locomotiva E 483.102

Test armoniche (seconda fase): condotti tra fine aprile e inizio maggio, con una composizione comprendente la EURO9000, una carrozza misura Italcertifer, dieci carri tipo EAMOS carichi di sabbia e locomotiva E 483.108 in coda.

Tutte le prove sono state coordinate e supervisionate da RINA, ente responsabile dell'intero iter di omologazione.



La Euro 9000 a Bologna San Donato con la carrozze misure Italcertifer, dieci carri carichi di sabbia e la E 483.108 di DB Cargo in coda. (Foto Giovanni Grasso, 02 maggio 2025)

Prossimi passi: test ETCS a Domodossola

Sabato 10 maggio è previsto il trasferimento della EURO9000, insieme a una locomotiva E 483 di DB Cargo, da Bologna San Donato a Domodossola. Qui, nella settimana successiva, verranno effettuati i test relativi al sistema di controllo europeo ETCS, fondamentali per garantire l'interoperabilità della locomotiva sulle reti ferroviarie europee.

La EURO9000, prodotta da Stadler, è attualmente la locomotiva più potente d'Europa, con una potenza massima di 9 MW. Progettata per operare su linee elettrificate sia a corrente alternata che continua, può essere equipaggiata con sistemi di propulsione elettrica, diesel e/o a batteria, consentendo operazioni anche su tratti non elettrificati.

La sua configurazione modulare e la conformità alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) la rendono ideale per il trasporto merci su lunghe distanze attraverso i principali corridoi ferroviari europei.

Giovanni Grasso - 06 maggio 2025

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.