



EURO9000: completati i test ETCS a Domodossola, la locomotiva torna a Bologna

di Giovanni Grasso

BOLOGNA - Prosegue l'iter di omologazione della locomotiva Stadler EURO9000 in Italia. Sabato 10 maggio, l'unità 2019 300-3 è stata trasferita da Bologna San Donato a Domodossola, via Verona e Brescia, a causa della chiusura per lavori della linea Bologna-Milano per lavori. Il convoglio era trainato dalla locomotiva E 483.102 di DB Cargo Italia.

Nelle notti tra il 10 e l'11 maggio e quella successiva, sono state effettuate quattro corse tra Domodossola e Premosello per testare il sistema di controllo europeo ETCS, fondamentale per garantire l'interoperabilità della locomotiva sulle reti ferroviarie europee. Queste prove rappresentano una fase cruciale per l'autorizzazione alla circolazione in Italia, dopo le precedenti verifiche su pantografi, correnti armoniche e sistemi di trazione svolte tra aprile e inizio maggio sulla linea Bologna-Verona, tra PM Tavernelle e Crevalcore.



1

1. La EURO9000 di Stadler durante l'invio da Bologna San Donato a Domodossola, qui a Tavernelle. (Foto Roberto Fregnan, 10 maggio 2025)

Lunedì 12 maggio, la EURO9000 ha fatto ritorno a Bologna San Donato, sempre trainata dalla E 483.102 di DB Cargo Italia, percorrendo la Milano-Bologna. Nella mattinata del 13 maggio è previsto l'ingresso della locomotiva nel circuito di San Donato dove RINA Services Spa, Testing Authority per il progetto EURO9000 provvederà allo smontaggio delle attrezzature del laboratorio di prova dalla carrozza presa a noleggio da Italcertifer. Infine a fine maggio la EURO9000 lascerà l'Italia alla volta dello stabilimento Stadler di Valenza, dove nei prossimi mesi verranno smantellate le ulteriori apparecchiature in attesa della probabile ricostruzione come macchina di serie.

Con una potenza massima di 9 MW, la EURO9000 è attualmente la locomotiva più potente d'Europa. 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.



2

Foto Fabio Veronesi



3

Foto Fabio Veronesi

2. La E 483.102 incaricata dell'invio della EURO9000 a Buttapietra. (Foto Fabio Veronesi, 10 maggio 2025)

3. Foto Fabio Veronesi, 10 maggio 2025



4

Foto David Campione



5

Foto Guido Catasta

4. La vista dall'alto della 2019 300-3 a Peschiera del Garda, mette in risalto i 4 pantografi e le marmitte. (Foto David Campione, 10 maggio 2025)

5. Ancora uno scatto per la EURO9000, a Milano Lambrate di ritorno verso Bologna San Donato. (Foto Guido Catasta, 12 febbraio 2025)

Giovanni Grasso - 12 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.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003