



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



RASSEGNA STAMPA

EXPO FERROVIARIA

2019

A decorative graphic consisting of several overlapping, curved blue lines that sweep across the bottom of the page, creating a sense of motion and depth.

EXPO Ferroviaria **LA VETRINA ITALIANA PER LE TECNOLOGIE, I PRODOTTI
E I SISTEMI FERROVIARI****1 - 3 OTTOBRE 2019, RHO FIERA, MILANO, ITALIA****EXPO FERROVIARIA 2019: RECORD DI VISITATORI E APPUNTAMENTO AL 2021***(comunicato stampa di expoferroviaria.com)*

Con 8.400 presenze l'appuntamento si conferma punto di riferimento dell'industria ferroviaria in Italia.

Milano, 3 ottobre 2019 – Si è chiusa a Rho Fiera Milano la nona edizione di EXPO Ferroviaria, la vetrina italiana per tecnologie, prodotti e sistemi ferroviari. I numeri riconfermano la centralità e l'importanza che l'evento ricopre nel panorama dell'industria ferroviaria internazionale, momento di confronto e presentazione delle novità e innovazioni del settore.

La tre giorni milanese ha visto un'affluenza **di 8.400 visitatori tra manager, dirigenti e ingegneri**. La partecipazione di visitatori stranieri, provenienti da 64 paesi e dalle delegazioni di operatori ferroviari provenienti da Brasile, Giappone, Vietnam, Colombia, Cile, Thailandia, USA e Australia ha messo in luce, ancora una volta, lo spirito sempre più internazionale dell'esposizione, che ha accolto le principali multinazionali e i principali players del settore: **280 espositori**, provenienti da 21 paesi, di cui oltre 100 presenti per la prima volta.

La visita del Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli nel corso della prima giornata, che ha ribadito la centralità del trasporto ferroviario in Italia e ha visitato i principali stand e innovazioni in Fiera. Tra questi infatti, Stadler Rail AG ha presentato in anteprima assoluta, il modello in scala 1:1 del treno FLIRT DMU realizzato per il gruppo FNM; la società ETS con "ARCHITA-ETS Mobile Mapping System" un sistema modulare all'avanguardia di rilevamento mobili per indagini di ingegneria civile e di infrastrutture; Alstom Ferroviaria con le sue soluzioni innovative e sostenibili sia a livello ferroviario sia di trasporto urbano. Lucchini RS Group ha posto l'accento sull'evoluzione della manutenzione delle sale montate, settore in cui l'avvento

della digitalizzazione mette a disposizione degli operatori strumenti sempre più innovativi e all'avanguardia.

Uno sguardo particolare sul futuro con gli "ERCI Innovation Award 2019" dove sono state premiate Siemens Mobility e D_Rail per le migliori innovazioni europee 2019 sviluppate all'interno dei Distretti Tecnologici Ferroviari di ERCI da una Grande Impresa e da una PMI e IVM Srl si è aggiudicata il Premio della Giuria Europea "Coup de Coeur" con POWERVE- PORTABLE WEigher for RAILway VEHICLES, una bilancia statica portatile per rotabili.

L'esposizione è stata inaugurata dalla tavola rotonda cui hanno partecipato: il Presidente ANIE ASSIFER Giuseppe Gaudiello, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Maurizio Gentile, il Presidente FNM Andrea Gibelli, l'Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano Marco Granelli, l'Amministratore Delegato di Trenord Marco Piuri, e l'Assessore alle Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile della Regione



Lombardia Claudia Maria Terzi.

La prossima edizione di EXPO Ferroviaria tornerà a Milano nell'autunno 2021.



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



ANIE Assifer partner di EXPO Ferroviaria 2019.
A Rho Fiera la grande vetrina del mondo ferroviario

Il Sole 24 ORE	Quotidiano	Data	27-09-2019
		Pagina	33
		Foglio	1

INFORMAZIONE PROMOZIONALE

Speciale **INDUSTRIA FERROVIARIA - Realtà Eccellenti**

Tecnologia e Innovazione





A NIE ASSIFER, Associazione delle Industrie Ferroviarie, rappresenta oltre 115 aziende, con un fatturato di 4 miliardi di euro e oltre 15.000 addetti diretti, che nel nostro Paese progettano realizzano e installano le tecnologie più innovative a livello mondiale per i trasporti ferroviari e urbani elettrificati (metropolitane, tram). **ANIE ASSIFER** è articolata in tre settori: Materiale Rotabile (treni Alta Velocità, treni regionali, locomotive e relativi componenti e sottosistemi); Segnalamento & Tic per il controllo e la sicurezza della circolazione; **Elettrificazione** per l'alimentazione e la trazione elettrica.

I sistemi di trasporto sono un asset imprescindibile per lo sviluppo dell'economia italiana così come per la crescita delle città, che oggi più che mai devono prontamente rispondere a esigenze di mobilità sempre più diversificate e complesse.

Milano, 25 SET – **ANIE Assifer è partner** di Expo Ferroviaria, esposizione internazionale dell'industria ferroviaria, in programma a Milano Rho Fiera dal 1 al 3 ottobre. **ANIE Assifer**, che rappresenta in Federazione ANIE le imprese che operano nel settore delle tecnologie per il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale, rinnova la partnership con Expo Ferroviaria, il più grande evento italiano del mondo ferroviario.

L'associazione sarà presente in fiera con uno stand istituzionale (n. 146) insieme al CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani).

Ecco i principali appuntamenti:

Alla cerimonia di apertura, che si terrà il 1° ottobre alle 10.30 presso il Padiglione 1 (Porta EST), interverrà Giuseppe Gaudiello, Presidente di ANIE Assifer.

Sempre il 1° ottobre, alle 14:30, il Presidente Gaudiello prenderà parte come relatore al convegno sul tema "10 anni di Alta Velocità italiana: l'evoluzione dell'ERTMS dal 2009 ad oggi", organizzato da RFI.

Il 2 ottobre 2019 alle 14.30 presso il Forum delle Conferenze Stand A10 si terrà la Conferenza ASSTRA "Reti Ferroviarie Regionali tra sicurezza e mercato", in cui è prevista una tavola rotonda alla quale parteciperà il Presidente Gaudiello.

Il 3 ottobre 2019 presso Forum 1 si terranno due Conferenze organizzate da FERPRESS, CIFI, ASSIFER; due driver per l'efficienza dei trasporti 4.0: dalle 10.30 alle 12.30 "Formazione: costo o investimento? e dalle 14.00 alle 16.00 "Manutenzione: necessità o virtù?". Il Presidente Gaudiello concluderà con un suo intervento i lavori della seconda tavola rotonda. *(tratto da fepress.it)*

EXPO Ferroviaria 2019  LA VETRINA ITALIANA PER LE TECNOLOGIE, I PRODOTTI E I SISTEMI FERROVIARI
1 - 3 OTTOBRE 2019, RHO FIERA, MILANO, ITALIA





3 ottobre 2019

IL CONVEGNO DI FERPRESS A EXPO Ferroviaria
Due driver per l'efficienza dei trasporti 4.0

10.30-12.30
La formazione: costo o investimento?

Renato Mazzoncini - Andrea Giuricin - Giuseppe Catalano - Marco Romani -
Giuseppe Alfonso Cassino - Stefano Impastato - Rosa di Micco - Nieta Novielli -
Giancarlo Laguzzi - Antonella Genoese

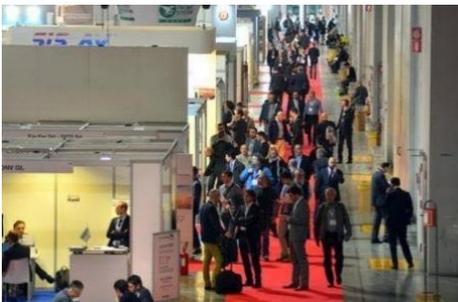
14.00 - 16.00
La manutenzione: necessità o virtù?

Donato Carillo - Frans Heijnen - Marco Broglia - Giampaolo Pranzetti -
Simone Mantero - Walter Serra - Paolo Marini - Michele Viale - Maurizio
Manfellotto - Augusto Mensi - Valeriano Salciccia - Roberto Chierogati

Il convegno è organizzato con la collaborazione di CIFI e Assifer

Imprese: Anie Assifer partner di Expo Ferroviaria 2019

Anie Assifer è partner di Expo Ferroviaria, esposizione internazionale dell'industria ferroviaria, in programma a Milano Rho Fiera dal 1 al 3 ottobre.



Anie Assifer, che rappresenta in Federazione Anie le imprese che operano nel settore delle tecnologie per il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale, rinnova la partnership con Expo Ferroviaria, il più grande evento italiano del mondo ferroviario. L'associazione sarà presente in fiera con uno stand istituzionale (n. 146) insieme al CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). Alla cerimonia di apertura, che si terrà il 1° ottobre alle 10h30 presso il Padiglione 1 (Porta est), interverrà Giuseppe Gaudiello, presidente di Anie Assifer.

Anie Assifer rappresenta in Federazione Anie oltre 100 aziende che operano in Italia nel settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato (metro, tram, filobus), per la costruzione di veicoli, componenti e sistemi per i settori: Materiale Rotabile, Segnalamento & Tlc ed Elektrificazione. L'industria italiana dei Trasporti ferroviari ed elettrificati è espressione a fine 2018 di un fatturato totale pari a 3,9 miliardi di euro, di cui 1,4 miliardi di euro di esportazioni e un saldo della bilancia commerciale in attivo per oltre 600 milioni di euro.

Federazione Anie, con oltre 1.400 aziende associate e circa 500.000 occupati, rappresenta il settore più strategico e avanzato tra i comparti industriali italiani, con un fatturato aggregato a fine 2018 di 80 miliardi di euro. Le aziende aderenti ad Anie Confindustria investono in Ricerca e Sviluppo il 4% del fatturato, rappresentando più del 30% dell'intero investimento in R&S effettuato dal settore privato in Italia.

(tratto da milanofinanza.it - it.advfn.com)

MF-DOW JONES NEWS

< Indietro

IMPRESE: ANIE ASSIFER PARTNER DI EXPO FERROVIARIA 2019

26/09/2019 19:31

MILANO (MF-DJ)--Anie Assifer e' partner di Expo Ferroviaria, esposizione internazionale dell'industria ferroviaria, in programma a Milano Rho Fiera dal 1 al 3 ottobre. Anie Assifer, che rappresenta in Federazione Anie le imprese che operano nel settore delle tecnologie per il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale, rinnova la partnership con Expo Ferroviaria, il piu' grande evento italiano del mondo ferroviario. L'associazione sara' presente in fiera con uno stand istituzionale (n. 146) insieme al CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). Alla cerimonia di apertura, che si terra' il 1* ottobre alle 10h30 presso il Padiglione 1 (Porta est), interverra' Giuseppe Gaudiello, presidente di Anie Assifer. Anie Assifer rappresenta in Federazione Anie oltre 100 aziende che operano in Italia nel settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato (metro, tram, filobus), per la costruzione di veicoli, componenti e sistemi per i settori: Materiale Rotabile, Segnalamento & Tlc ed Elettrificazione. L'industria italiana dei Trasporti ferroviari ed elettrificati e' espressione a fine 2018 di un fatturato totale pari a 3,9 miliardi di euro, di cui 1,4 miliardi di euro di esportazioni e un saldo della bilancia commerciale in attivo per oltre 600 milioni di euro. Federazione Anie, con oltre 1.400 aziende associate e circa 500.000 occupati, rappresenta il settore piu' strategico e avanzato tra i comparti industriali italiani, con un fatturato aggregato a fine 2018 di 80 miliardi di euro. Le aziende aderenti ad Anie Confindustria investono in Ricerca e Sviluppo il 4% del fatturato, rappresentando piu' del 30% dell'intero investimento in R&S effettuato dal settore privato in Italia. com/fch (fine) MF-DJ NEWS

Tecnologia, mobilità integrata, sostenibilità ambientale. Sono queste le parole chiave di **Expo Ferroviaria 2019**, esposizione internazionale dell'industria ferroviaria, al via dal 1 al 3 ottobre a Rho Fiera Milano.



Unico evento fieristico del settore in Italia giunto alla nona edizione, quest'anno vede la partecipazione di **oltre 280 espositori, provenienti da 21 paesi**, di cui oltre 100 presenti per la prima volta.

Alla cerimonia di apertura sono intervenuti il **Presidente ANIE ASSIFER Giuseppe Gaudiello**, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Maurizio Gentile, il Presidente FNM Andrea Gibelli, l'Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano Marco Granelli, l'Amministratore Delegato di Trenord Marco Piuri, e l'Assessore alle Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile della Regione Lombardia Claudia Maria Terzi.

EXPO Ferroviaria si conferma un appuntamento unico nel suo genere per **il settore ferroviario che in Italia vale 3,98 mld di euro** e che, come riportano i dati forniti dall'Associazione dell'Industria Ferroviaria (ASSIFER), ha visto un incremento del volume d'affari del 6,4% per il 2018 e del 14% per le esportazioni con un valore di 1,31 miliardi, a dimostrazione della capacità delle aziende italiane di conquistare i

mercati internazionali, sia a livello europeo, che presso destinazioni più distanti.

Tra le novità che saranno presentate a Expo Ferroviaria 2019 si segnalano l'anteprima del modello FLIRT DMU realizzato per il gruppo FNM da Stadler Rail AG. Sarà inoltre possibile vedere il mock up in scala 1:1 del nuovo treno per la regione Lombardia "Caravaggio", firmato Hitachi Rail SpA.

La scelta di Milano, dopo il successo della passata edizione, non è casuale: il capoluogo lombardo è infatti uno dei principali snodi ferroviari dell'Alta Velocità a livello italiano e internazionale, nonché centro gravitazionale di tutta la rete nazionale e il principale approdo per gli oltre 800mila pendolari che ogni giorno si muovono in Lombardia.

Tra i punti affrontati dal presidente Gaudiello all'inaugurazione di Expo Ferroviaria, particolare risalto ha infatti avuto il tema, ancora irrisolto, della carenza di infrastrutture per la mobilità sostenibile, in particolare all'interno delle grandi città, citando Milano come esempio virtuoso da seguire.

"Dobbiamo essere in grado di fare un salto di qualità in questo senso e il sistema industriale italiano ha competenze, capacità e soluzioni tecniche pronte per rispondere a questa domanda, intervenendo, laddove necessario, anche con strumenti di project financing a supporto delle iniziative pubbliche, così come è stato fatto a Milano", ha dichiarato. "Non è più eludibile che venga omesso un piano serio di trasformazione all'interno delle grandi città".

Gaudiello: trasporto ferroviario centrale per una mobilità green

Il Presidente ANIE Assifer, Giuseppe Gaudiello, presente alla cerimonia di apertura di **Expo Ferroviaria**



2019. In programma a Milano Rho Fiera fino al 3 ottobre è la più grande vetrina italiana dedicata ai prodotti e alle tecnologie dell'industria ferroviaria. Protagonisti della manifestazione i grandi nomi dell'industria ferroviaria internazionale che condivideranno nuove tendenze, lanceranno le novità e incontreranno clienti, fornitori e partner commerciali.

ANIE Assifer è partner della manifestazione. Durante il suo intervento il Presidente ha sottolineato la centralità del trasporto ferroviario per una mobilità del futuro ecosostenibile. Il Presidente ha poi sottolineato il tema ancora irrisolto della carenza di infrastrutture per la mobilità sostenibile, in particolare all'interno delle grandi città, citando Milano come esempio virtuoso da seguire: "Dobbiamo essere in grado di fare un salto di qualità in questo senso e il sistema industriale

italiano ha competenze, capacità e soluzioni tecniche pronte per rispondere a questa domanda, intervenendo, laddove necessario, anche con strumenti di project financing a supporto delle iniziative pubbliche, così come è stato fatto a Milano. Ritengo non più eludibile la formulazione di un piano serio di trasformazione della mobilità all'interno delle grandi città".

Gaudiello si è poi soffermato sul deficit infrastrutturale e di sicurezza delle ferrovie regionali o linee non interconnesse. Le soluzioni tecniche - in primo piano a Expo Ferroviaria -, sottolinea, sono già disponibili grazie alla capacità di innovazione delle aziende italiane e sono pronte per essere applicate anche per l'efficientamento delle linee secondarie. Ha infine auspicato la creazione di grandi reti ferroviarie di interconnessione a livello europeo che possano sostituire il trasporto aereo nel medio raggio. Il ruolo di Rete Ferroviaria Italiana e dell'intera industria italiana, che rappresentano un'eccellenza nel panorama europeo, è cruciale per affrontare questa sfida.



Gaudiello Presidente ANIE ASSIFER: "Trasporto ferroviario sempre più sostenibile"

"È assolutamente indispensabile che ci si muova in maniera concreta verso il trasporto su ferro a trazione elettrica"

Creare le condizioni perché le industrie ferroviarie italiane, riconosciute come un'eccellenza tecnologica nel mondo, possano essere protagoniste del cambiamento del sistema dei trasporti nazionale verso una mobilità sempre più sostenibile e integrata.

È uno dei temi che oggi il comparto del trasporto su ferro si trova ad affrontare, anche con il sostegno di **Assifer, Associazione dell'Industria Ferroviaria**, come ci conferma **Giuseppe Gaudiello**, Presidente Anie-Assifer.



"La sostenibilità è oggi uno dei temi ricorrenti della nostra vita quotidiana ed è legata a uno sviluppo compatibile con le esigenze dell'ecologia e dell'economia green", spiega il numero uno dell'Associazione dell'Industria Ferroviaria intervenuto sul tema a Expo Ferroviaria 2019, l'evento fieristico dedicato al settore ferroviario in corso a Milano.

"È assolutamente indispensabile che ci si muova in maniera concreta verso il trasporto su ferro a trazione elettrica. Questa è un'azione concreta che si può fare da subito, lanciando una serie di progetti che riguardino metropolitane, ferrovie regionali e, anche perché no, l'ammodernamento della infrastruttura ferroviaria, ottenendo degli ottimi risultati in tema di riduzione della CO2".

La mobilità integrata rappresenta il futuro stesso del comparto. "Oggi - continua Gaudiello - l'industria ferroviaria italiana realizza sistemi che sono di alto profilo tecnologico, ma non ancora proiettate compiutamente in quella che sarà la gestione delle smart city e che sarà la mobilità del futuro.

Per questo, conclude il presidente Assifer, "il tema del riposizionamento dell'industria ferroviaria è stato affidato dalle varie aziende a dipartimenti specializzati, i dipartimenti di innovazione tecnologica, proprio per facilitare la trasformazione dell'industria ferroviaria da un'industria tradizionale a una compiutamente digitale". [Ascolta l'intervista](#)

Il ministro De Micheli in fiera. Vicinanza e sostegno del Governo

"Qui c'è il meglio dell'industria ferroviaria italiana e voglio dare un segno di presenza, di vicinanza e di sostegno del governo. Come ministra non posso che essere orgogliosa del settore ferroviario italiano che cresce nel mondo a due cifre".



Lo ha dichiarato ieri la ministra Paola De Micheli visitando i padiglioni di EXPO Ferroviaria 2019, in programma dall'1 al 3 ottobre a Rho Fiera. "Questa - ha aggiunto - è per il Paese una settimana ferroviaria che si conclude a Napoli con la rievocazione della Napoli-Portici. Festeggiamo anche i dieci anni di velocità italiana che ha avvicinato le persone e per molti ha cambiato la vita e il modo di lavorare". A chi gli ha chiesto se è tornata "la cura del ferro", De Micheli ha replicato: "Non la chiamo così perché la cura si usa per gli ammalati. Credo che l'Italia che ha

tanti problemi ovviamente, non possa essere definita così. La definirei l'opportunità del ferro".

"Un'idea che ho condiviso anche con il presidente del Consiglio e con i membri del governo è quella di portare le ferrovie in tutti i porti e gli aeroporti dando il segnale di una connessione vera per le persone e per le merci per affrontare la sfida di una competizione che sia veramente sostenibile".

Gaudiello, ASSIFER è con ASSTRA per un piano e soluzioni organiche per le ferrovie regionali

“L’industria ferroviaria è pronta ad offrire tutte le soluzioni per i problemi delle ferrovie regionali o ex concesse: chiede – insieme con ASSTRA e le altre associazioni – un piano organico che preveda tempi e modi degli interventi e investimenti nel settore, ma soprattutto garantisca certezze e stabilità del quadro regolatorio per processi che hanno bisogno di tempi e grandi risorse economiche per essere portati avanti.”

E’ quanto ha sottolineato **Giuseppe Gaudiello, presidente di ANIE ASSIFER**, intervenendo al convegno di ASSTRA a ExpoFerroviaria sul tema “Reti ferroviarie regionali tra sicurezza e mercato”.

Il presidente di ASSIFER ha fatto riferimento, in particolare, al piano di rinnovamento dei sistemi di gestione e controllo della circolazione ferroviaria, dopo l’annuncio di RFI-Rete Ferroviaria Italiana di essere intenzionata ad anticipare il piano di adozione del sistema ERTMS livello su tutta la rete fondamentale dei binari, circa 16 mila chilometri di binari oggi attrezzati con sistemi di sicurezza diversi. La transizione al nuovo sistema crea notevoli problemi alle ferrovie regionali o ex concesse, che presentano un quadro molto variegato, ma spesso sono totalmente arretrate sia sul piano infrastrutturale che di gestione dei servizi.

Gaudiello ha condiviso totalmente l’orientamento e la richiesta di ASSTRA che i piani di ammodernamento tecnologico vengano definiti all’interno di un piano strategico pluriennale, perché le esigenze delle imprese ferroviarie coincidono – in questo senso – con quelle dell’industria ferroviaria, che avendo certezze su investimenti e programmazione della produzione è in grado di ridurre anche i costi, con benefici e vantaggi per tutti. Per il presidente di ASSIFER l’esigenza di un piano strategico per il settore rimane fondamentale, considerate anche le positive prospettive del mondo ferroviario.

La manutenzione, necessita o virtù? Il convegno di FerPress, con i big del settore

“La manutenzione: necessita o virtù?”. Secondo e pomeridiano convegno di FerPress – in collaborazione con ANIE ASSIFER e CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani – a ExpoFerroviaria 2019, alla Fiera di Milano. Un



confronto introdotto da Antonio Riva, di FerPress, e coordinato da Donato Carrillo, segretario generale del CIFI; intorno al tavolo tutti i principali big del settore, con un dibattito che ha mostrato l’estrema attualità del tema e la centralità ormai assunta del settore all’interno dei sistemi ferroviari.

L’autentica rivoluzione che ha trasformato il ruolo del settore è stato efficacemente riassunto con un esempio da Maurizio Manfellotto, amministratore delegato di Hitachi Rail Italia, diventato il principale produttore di treni in Italia: “Un tempo per l’auto ci si rivolgeva ad un artigiano meccanico, che semmai aggiustava il motore ad orecchio. Oggi per qualsiasi auto c’è la

manutenzione o un computerino che ti avverte che devi cambiare il pezzo, c’è poco spazio per la fantasia, ma la sicurezza è aumentata. Per i treni questo processo è andato avanti in maniera esponenziale, anche perché un treno è una macchina molto, ma molto più complessa anche dell’auto più evoluta. Con risultati che potremmo definire paradossali, ma in realtà non lo sono; in pratica, oggi si può dire che – per un treno dell’Alta velocità – i costi di fabbricazione incidono per il 40 per cento, i costi di manutenzione intelligente per il 60. Per i treni regionali le percentuali quasi si invertono, ma il concetto è chiaro: la manutenzione è protagonista di un’autentica rivoluzione, è un business dove si confrontano i principali e grandi player del settore e l’avvento della digitalizzazione promette di riservare ogni giorno nuove sorprese.”

Manfellotto è stato protagonista anche di una proposta che ha suscitato un vivace dibattito (cioè -in pratica - di integrare, con forme tutte da definire e da studiare, i processi di manutenzione all'interno del complessivo percorso di produzione e fornitura dei nuovi treni, riunendo in una sorta di consorzio tutto il meglio delle competenze senza penalizzazioni per nessuno dei partecipanti) e che, in particolare, non è stata condivisa da Giuseppe Gaudiello, presidente di ANIE ASSIFER (cioè l'associazione delle imprese e dei costruttori ferroviari) nell'intervento chiamato a trarre le conclusioni del convegno.

"La manutenzione: necessità o virtù?: questo il titolo del convegno, ma ben presto è apparso chiaro che la manutenzione è oggi una necessità assoluta dei nuovi sistemi ferroviari, ma anche la virtù ha un ruolo assolutamente rilevante, se non decisivo. Il confronto ha messo in vetrina tutto il meglio dell'innovazione che oggi sono in grado di produrre i protagonisti, con risultati che sfiorano la fantascienza.



È arbitrario - e in qualche maniera crudele - privilegiare una innovazione o l'altra, ma è impossibile non citare i risultati di un gruppo leader mondiale dei sistemi frenanti come Knorr Bremse o i macchinari di assoluta avanguardia del gruppo Salcef, attivo in molti settori e leader per la costruzione dei binari e il rinnovamento ferroviario.

L'instancabile e determinante investimento (5,5% di un fatturato che tocca ormai i 7 miliardi di euro) di Knorr Bremse nella ricerca la vede oggi primeggiare con l'acquisizione di una società israeliana - Rail Vision - che sta sperimentando un sistema che definirei rivoluzionario e poco, cioè - in pratica - sostituirsi all'occhio umano per individuare un ostacolo a distanza di due chilometri, e questo senza coinvolgere (ed è questa l'autentica rivoluzione) i tradizionali sensori, che hanno bisogno di un contatto fisico (un ostacolo fisso sui binari oggi è rivelato dal sistema senza possibilità di errore; per gli oggetti in movimento, invece, è ancora indispensabile il supporto umano". Salcef ha invece mostrato macchinari giganteschi e modernissimi (che comportano investimenti dell'ordine di centinaia di milioni di euro), in grado di rimuovere i vecchi binari e contemporaneamente installare in tempi ultra ridotti e imparagonabili col passato.

Il dibattito ha mostrato, comunque, che tutti i big del settore sono protagonisti di processi di innovazione che determinano risultati straordinari. Al confronto hanno partecipato Gianpaolo Pranzetti, di MA Service; Simone Mantero, Knorr Bremse; Walter Serra, di Vossloh-Imateq; Michele Viale, di Alstom; Maurizio Manfellotto, Hitachi Rail; Augusto Mensi, di Lucchini RS; Valeriano Salsiccia, Salcef; Roberto Chierigati, Sirti e Paolo Masini, di Trenitalia. Conclusioni a cura di Giuseppe Gaudiello, Hitachi Rail STS e presidente ASSIFER. (tratto da *ferpress.it*)

Cattani (RFI): "Attenti a sviluppo infrastruttura e sostenibilità"



L'Alta Velocità è il fiore all'occhiello del Gruppo FS Italiane e dell'Italia in generale, ma RFI, società del Gruppo che si occupa dello sviluppo dell'infrastruttura, guarda all'ulteriore sviluppo della rete italiana, ponendo attenzione anche alla sostenibilità dei trasporti ed al trasferimento del traffico merci su ferro.

È quanto ha affermato Claudia Cattani, Presidente RFI, in una intervista rilasciata a Teleborsa, in occasione di EXPO Ferroviaria, in corso in questi giorni a Milano.

Dieci anni di alta velocità. Cosa dobbiamo aspettarci per il futuro?

“L’alta velocità è stata una delle più grandi opere realizzate in Italia dal dopoguerra, come mole di investimento e anche come strategicità e impatto sulle abitudini di trasporto. Continueremo a fare opere di questo tipo, stiamo continuando per il Nord Est, stiamo collegando Napoli-Bari che sono i due centri più importanti dell’Italia meridionale. E con questo pensiamo di migliorare anche la competitività del Paese”.

Sostenibilità è la parola del momento. Qual è l’impegno di RFI in questo ambito?

“RFI si sta impegnando, oltre che intensificando e migliorando il traffico per i passeggeri, anche per trasferire e rendere più attrattiva la ferrovia per il traffico merci e quindi per trasferire le merci dalla gomma al ferro. Questo corrisponde anche ad un obiettivo della comunità europea e sicuramente avrà un impatto ambientale molto importante in termini di emissioni, ma anche in termini di decongestione delle città e del traffico in genere”. [Ascolta l’intervista](#)

Protagonista l’eccellenza tecnologica di RFI

Delineare gli effetti positivi prodotti dall’Alta Velocità nel nostro Paese, a 10 anni dal suo avvio commerciale. Raccontare lo sviluppo di una infrastruttura strategica, considerata tra i più grandi e impegnativi progetti dal Dopoguerra ad oggi, in termini di investimento, complessità realizzativa e innovazione tecnologica.

Questi i temi del convegno “10 anni di Alta Velocità italiana: l’evoluzione dell’ERTMS dal 2009 ad oggi” organizzato nell’edizione 2019 di Expo Ferroviaria, il principale evento in Italia dedicato all’industria ferroviaria.

L’ERTMS è stato scelto dall’Unione Europea come standard unico, che garantisce la condivisione di un “linguaggio” comune in grado di favorire l’interoperabilità ferroviaria tra i diversi Paesi europei. L’asse AV Torino-Milano-Napoli-Salerno, fondamentale per l’integrazione con il resto della rete europea, si sviluppa infatti lungo due dei quattro Core Corridor TEN-T (Trans European Network-Transport) che attraversano la nostra Penisola: il Mediterranean Corridor, dalla Penisola iberica al confine ucraino, e lo Scandinavian-Mediterranean Corridor, dal Mar Baltico a Malta.

Il forum è stato aperto da Claudia Cattani, Presidente di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), che ha posto l’accento sulle sfide passate, presenti e future per lo sviluppo del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo la direttrice Torino-Milano-Napoli-Salerno.

Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI, ha illustrato le principali tappe che, per fasi successive, hanno permesso la realizzazione del Sistema Alta Velocità grazie a un mix fra investimenti “pesanti” (nuove opere infrastrutturali) e “leggeri” (tecnologie).

Tra i partecipanti al convegno anche Paola Firmi Direttore Direzione Tecnica RFI, Paolo Genovesi Responsabile Sicurezza di Rete e Qualità RFI, Giuseppe Gaudiello Presidente Assifer e Damiano Giangaspero System Engineering Director Alstom Ferroviaria.

Rete Ferroviaria Italiana, gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, grazie al proprio know-how tecnico acquisito sul campo e alle professionalità altamente qualificate ha dato un importante contributo alla progettazione e realizzazione del sistema infrastrutturale, che ha cambiato il Paese e rivoluzionato lo stile di vita delle persone.

Il Sistema AV, simbolo dell’eccellenza italiana, con i suoi circa 1.500 chilometri di binari, si caratterizza nel panorama internazionale per aver adottato tecnologie all’avanguardia nel campo del distanziamento in sicurezza dei treni e la gestione della circolazione ferroviaria. Tra queste l’ERTMS (European Rail Traffic Management System), l’evoluto sistema di segnalamento che controlla la velocità massima ammessa e la distanza dei treni, istante per istante, intervenendo automaticamente in caso di superamento di tali limiti.





FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Nella configurazione "Livello 2", adottata in Europa per la prima volta da RFI, lo scambio di informazioni tra il sottosistema di terra e di bordo avviene grazie al canale radio Global System Mobile-Railway (GSM-R), mentre le boe fisse presenti lungo i binari svolgono principalmente funzione di riferimento di posizione. Attraverso il canale radio, il Sottosistema di Bordo apprende dal Radio Block Center (RBC) le autorizzazioni al movimento per il treno.

Sono oltre 700 i chilometri di linea AV oggi attrezzati con la tecnologia ERTMS. Il nuovo indirizzo strategico di RFI, in linea con il Piano Industriale 2019-2023 di Gruppo, è quello di accelerare l'implementazione del sistema su tutta la propria rete (16.700 km di linea). L'obiettivo è di attrezzare 1.250 chilometri di linee entro il 2021 e 3.200 chilometri di entro il 2023. Previsti anche investimenti tecnologici per l'installazione e il rinnovo di 320 apparati digitali (ACCM – Apparati Centrali Computerizzati Multistazione) – già in corso – che sostituiranno progressivamente i sistemi di segnalamento attualmente operativi con tecnologia tutta digitale e interoperabile. L'investimento complessivo è di 3,8 miliardi di euro, nell'arco di Piano.

Una ulteriore applicazione è l'innovativo sistema HD (High Density) ERTMS, che sarà installato nei nodi ferroviari urbani di Milano, Firenze e Roma, con l'obiettivo di rendere più fluida la circolazione ferroviaria, aumentare la capacità di traffico, incrementare gli standard di regolarità e puntualità, eliminando i cosiddetti "colli di bottiglia". La caratteristica principale del sistema è la gestione ottimizzata del traffico nei nodi ferroviari urbani passando a una distanza media fra i segnali di circa 300 metri, ora è di 1.200. In questo modo sarà ridotta, sempre in sicurezza, lo spazio fra due treni, aumentando la capacità dell'infrastruttura.

L'installazione del sistema ERTMS nei nodi ferroviari urbani si aggiunge alla sperimentazione in corso e in fase di certificazione di ERSAT (ERTMS+Satellite) sulle linee convenzionali secondarie, locali e regionali, che integra l'ERTMS alle tecnologie satellitari per controllare la posizione dei treni, senza l'utilizzo di boe a terra bensì di boe virtuali, e gestire in sicurezza il traffico ferroviario anche sulle tratte a minor traffico.

ANIE ASSIFER: Gaudiello, il sistema ferroviario è un campione nazionale, ma può crescere di più con un piano strategico integrato

ASSIFER, Associazione dell'Industria Ferroviaria, aderente ad ANIE Federazione, riunisce le imprese operanti in Italia per le tecnologie del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico di massa a livello locale. ANIE ASSIFER è stata uno dei protagonisti dell'edizione 2019 di Expo Ferroviaria, e non poteva essere altrimenti, considerato il particolare valore dell'evento e – soprattutto – la particolare vitalità di questa edizione, che ha mostrato il fortissimo interesse del settore industriale verso gli sviluppi del comparto ferroviario, tra i più dinamici nel panorama economico complessivo del paese. Nel campo del trasporto pubblico locale, è partito – infatti – finalmente un piano di rinnovo del parco rotabile, che riguarda sia i bus di superficie che il materiale ferroviario destinato ai trasporti regionali e metropolitani. Sul versante infrastrutturale, è noto (ed è confermato da tutti gli istituti statistici del settore) che gli investimenti hanno un effetto di trascinamento che rimanda sempre ad anni successivi la portata e la rilevanza anche economica degli interventi via via programmati. Le ultime rilevazioni indicano che – nei primi 8 mesi del 2019 – l'incidenza dei bandi di valore superiore ai 100 milioni di euro sono ritornati sopra lo 0,1% (per l'esattezza, + 0,14%), con un'incidenza positiva che non si registrava da oltre 10 anni. Un grande ruolo – rilevano gli esperti – è giocato proprio dagli investimenti in opere infrastrutturali, e – in particolare – gli investimenti effettuati da RFI-Rete Ferroviaria Italiana sulla propria rete fondamentale o i lavori di realizzazione dei nuovi valichi (Brennero, Frejus, Terzo Valico dei Giovi) o il piano di potenziamento nei nodi e nelle direttrici di collegamento con i transiti alpini. Nel complesso, una somma di interventi che non esauriscono la dinamicità dell'intero settore legato al mondo ferroviario: ANIE ASSIFER, insieme a CIFI (Collegio Ingegneri Italiani) e a FerPress, ha – nel corso di questa edizione di Expo – promosso un convegno sui temi della manutenzione (titolo: "La manutenzione: necessità o virtù?), le cui conclusioni sono state tenute dal presidente dell'associazione Giuseppe Gaudiello, ma che ha mostrato (con una partecipazione andata addirittura al di là delle aspettative) l'interesse della pluralità dei soggetti protagonisti verso le nuove frontiere dell'evoluzione dei sistemi ferroviari, favorite in particolare dalla tecnologia e dalla digitalizzazione, che ha aperto nuove e

rivoluzionarie prospettive nei settori del segnalamento, del controllo telematico della circolazione e della manutenzione dei relativi impianti.

Il 26 giugno 2019 Giuseppe Gaudiello è stato riconfermato per un secondo mandato alla presidenza di ANIE



ASSIFER, organismo che associa 115 società con oltre 15.000 addetti diretti e con un fatturato complessivo di oltre 4 miliardi di euro e una percentuale di export di circa il 33%, a dimostrazione di un'assoluta competitività anche a livello internazionale del settore.

Giuseppe Gaudiello è un manager con una lunga esperienza professionale maturata interamente nel settore ferroviario, e – in particolare – in Ansaldo STS proprio nei settori di sviluppo dei sistemi di segnalamento, di controllo della circolazione e di attrezzaggio delle linee di impianto.

E' particolarmente consapevole dell'importanza della ricerca (le imprese associate in ANIE ASSIFER destinano stabilmente il 4% del loro fatturato in queste attività) e della sperimentazione di nuove soluzioni consentite dall'evoluzione tecnologica, che consentono il raggiungimento di traguardi fino ad ieri impensabili anche in un settore tradizionalmente avanzato come quello ferroviario.

Nell'intervista concessa a Mobility Press in occasione di Expo Ferroviaria, Gaudiello sottolinea, in particolare, che un processo – anche e soprattutto di notevole rilevanza economica, come l'evoluzione del mercato ferroviario – abbia bisogno di un chiaro disegno strategico e di una possibile cabina di regia, per dare quel quadro di certezze e di fondamentali pilastri che assicurano una ancora maggiore crescita degli investimenti e uno sviluppo che può aprire prospettive impensabili per un Paese come l'Italia.

Che cosa rappresenta il settore ferroviario, e in particolare l'industria ferroviaria, nel panorama del nostro Paese?

Un settore oserei dire fondamentale, di cui forse spesso si sottovaluta l'importanza. Guardiamo solo al comparto industriale: al di là del valore economico in sé (le stime accreditate anche dalla nostra associazione – 4 miliardi di fatturato, 1 miliardo di solo export – sono approssimate per difetto, si riferiscono ai dati della produzione nazionale; in realtà, le nostre industrie sono presenti anche all'estero con produzioni di altissimo livello), conta il fatto che possiamo contare campioni nazionali (Hitachi, Alstom, Bombardier, Sirti, ECM, Salcef, Lucchini RS e molti altri ancora), che – a prescindere dalla loro proprietà – sviluppano occupazione, ma soprattutto produzioni di grande livello nel nostro Paese, con punte di eccellenza di valore mondiale. E' noto che l'Alta Velocità italiana – per livello delle prestazioni, apertura alla concorrenza e al mercato, utilizzo di sistemi tecnologici all'avanguardia per la sicurezza e il controllo della circolazione – rappresenta uno dei primati che possiamo vantare a livello mondiale, che oggi possiamo ritenere si estenda anche al settore del trasporto regionale, con l'inserimento dei nuovi treni frutto di una progettazione e di una produzione avanzatissima. Nei sistemi di sicurezza e segnalamento, possiamo tranquillamente affermare che sono gli altri paesi europei a correre dietro l'Italia e non viceversa: questo significa un accumulo di professionalità e di competenze senza pari, una competizione tutta basata sull'intelligenza e che ci consente – ad esempio – di guardare non solo con tranquillità, ma addirittura con grandi aspettative a quelle aperture del mercato ferroviario continentale che l'Unione Europea ha tragguardato al 2020 anche per il comparto passeggeri, e che ci vede non pronti, ma prontissimi, anche perché l'essere stato l'unico paese in Europa che ha sperimentato la concorrenza di due operatori (Trenitalia Frecciarossa e NTV Italo) sul segmento principale di business dell'AV ci pone in una posizione di forza anche sul piano dello sviluppo dei servizi, non solo per quanto riguarda i versanti più propriamente infrastrutturali e tecnologici.



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Tutto bene, dunque?

Per dirla con una battuta, va bene, ma potrebbe andare molto, ma molto meglio. La verità è che oggi l'offerta è inferiore alla domanda, cresce ogni anno del 3%, ma potrebbe crescere di più. Abbiamo visto che sul piano tecnico, delle competenze la sfida è completamente aperta e in molti casi vincenti. Gli ostacoli sono sempre quelli, burocratici ma anche di architettura complessiva del sistema. Gli investimenti nel settore ferroviario mobilitano cifre finanziarie enormi: nell'interessantissimo convegno dedicato alla manutenzione che abbiamo tenuto in questa edizione dell'Expo, un'industria leader come la Salcef ha mostrato una macchina rinalzatrice dei binari capace di rinnovare la sede ferroviaria, rimuovendo i vecchi binari e sostituendoli con quelli nuovi, per chilometri di linea nello spazio temporale che spesso si riduce alle ore notturne, per evitare intralci alla circolazione. Questi macchinari comportano investimenti nell'ordine delle centinaia di milioni di euro, al costo del semplice macchinario bisogna includere la formazione di personale specializzato, tutte le garanzie da adottare in termini di sicurezza.

Un investimento di tali dimensioni ha bisogno di anni per essere ammortizzato, analogo discorso potrebbe tranquillamente svolgersi per le locomotive, i convogli, i sistemi di sicurezza e di segnalamento. C'è, insomma, l'esigenza di un piano organico che definisca la strategia degli interventi dando un quadro di certezze con un orizzonte temporale come minimo di dieci anni. Non è vero che gli altri paesi europei facciano molto di più in campo ferroviario (anzi – ma qui il discorso diventa lungo e complesso – a volte è vero l'esatto contrario), ma è vero che quando si decide l'attuazione di un piano in genere viene portato a termine e nei tempi previsti, esperienza che – purtroppo – abbiamo potuto verificare poche volte in Italia. L'eccezione positiva è stata il completamento – negli ultimi anni, con un'accelerazione fortemente voluta dalla dirigenza di Ferrovie dello Stato Italiane – della direttrice AV Salerno-Napoli-Milano-Torino: gli effetti oggi si vedono, l'opera è considerata la più importante realizzazione infrastrutturale del dopoguerra dopo la mitica Autostrada del Sole, i vantaggi anche in termini ambientali, sociali, economici sono stati enormi, è un passaggio veramente destinato a rimanere nella storia d'Italia.

Che cosa, invece, rimane da fare?

Per rispondere con una formula di sintesi, ma in realtà ricca di contenuti, un Piano Integrato dei Trasporti, vigilato semmai da una Cabina di Regia che non escluda nessuno dei soggetti che partecipano all'evoluzione del sistema, e che non escluda quindi l'industria ferroviaria, che certo non vuole partecipazione alla definizione delle scelte e della allocazione delle risorse, ma richiamare l'esigenza che deve trattarsi di uno sviluppo integrato e complessivo del sistema sicuramente sì. E' impossibile – ad esempio – oggi affrontare la tematica dei grandi nodi (il settore oggi dove occorrerebbe maggiormente investire, sia con riguardo ai grandi nodi metropolitani che alle interdipendenze coi settori marittimi e stradali nel comparto logistico) senza un'attenta opera di coordinamento che risolva all'origine le mille problematiche che possono crearsi – soprattutto in un Paese fortemente antropizzato e che ha consumato tanta parte del suo territorio come l'Italia – in questi casi. Alcune esperienze positive – come la realizzazione della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari – sono state realizzate, si tratta di proseguire su questa strada, allargando ancor più l'orizzonte perché le nuove frontiere garantite dai progressi della tecnologia e della digitalizzazione consentono soluzioni fino a ieri inimmaginabili, ad esempio nel settore delle metropolitane l'esperienza di servizi a guida autonoma ed automatica sono oramai consolidate, ma altri sviluppi sono possibili se inquadrati in un contesto che assicura le necessarie certezze agli investitori e un quadro di riferimento delle regole che assicuri definitiva stabilità. Non si può non ricordare che uno dei più importanti investimenti di capitale estero ha riguardato proprio l'acquisizione di quella che potremmo definire una start up italiana (cioè NTV-Nuovo Trasporto Viaggiatori), solo perché in presenza di un quadro regolatorio che ha consentito le necessarie garanzie per il ritorno del valore dell'investimento, che ha impegnato e impegna cifre di notevolissimo rilievo.

In occasione di questa edizione di Expo, RFI ha annunciato pubblicamente l'anticipo di un piano di ammodernamento dell'intera rete con l'estensione a tutti i 17 mila chilometri di binari del sistema

ERTMS livello 2, già adottato sulle linee AV. In materia di segnalamento e sicurezza, la sua esperienza consente di commentare questo piano e rilevarne tutte le caratteristiche.

In realtà, si tratta di un progresso fondamentale, non solo – ma già questo sarebbe un risultato importantissimo – in termini di sicurezza. Si realizza un importante risparmio in termini di costi, perché scompaiono definitivamente cavi, semafori, apparati fisici vari; persino una certa economia criminale (ad esempio, quella che si dedica ai furti dei cavi di rame) viene combattuta. Le spese di manutenzione si riducono al minimo, ma soprattutto l'Italia gioca in anticipo (il programma di RFI prevede di realizzare 4 anni prima un piano di adeguamento previsto a livello europeo) realizzando – anche se nell'arco di 15 anni – la piena integrazione con la rete europea. Sono intuibili i vantaggi anche per l'industria ferroviaria, che può ulteriormente sviluppare il patrimonio di commesse, ma soprattutto di competenze, nello sviluppo di sistemi tecnologici particolarmente avanzati. E' coinvolta anche – e questo l'aspetto più delicato – anche l'industria produttrice del materiale ferroviario, con il problema che vanno adeguati anche i sistemi di bordo, perché l'ERTMS funziona proprio mettendo in comunicazione gli apparati a terra con le apparecchiature a bordo del veicolo.

C'è un problema di costi che non possono essere scaricati sulle imprese, ma si tratta di investimenti che vanno non solo nella direzione delle politiche "green" che oggi l'Unione Europea vuole particolarmente favorire, ma anche delle politiche di integrazione delle reti europee, ed è quindi giusto che si utilizzino tutte le possibilità offerte dai finanziamenti della Comunità europea, oltre che di quelli nazionali. In questo senso, ANIE ASSIFER come associazione intende svolgere fino in fondo il ruolo di "lobby", nel senso più puro e legittimo della parola, cioè di rappresentante di interessi che vanno salvaguardati perché – alla fine – rivolti ad un interesse generale e collettivo. Non vorremmo, però, fermarci a questo: anche la concreta definizione di questo importante piano annunciato da RFI può essere l'occasione per sperimentare l'efficacia di organismi di coordinamento e di pianificazione strategica che evitino – ad esempio – la competizione sui fondi pubblici, e assicurino – invece – l'attuazione di politiche che guardino effettivamente all'integrazione dell'intero settore dei trasporti e della mobilità. Sempre in occasione di questa edizione dell'Expo, l'associazione delle imprese di trasporto locale ASSTRA ha promosso un convegno per evidenziare le problematiche delle ferrovie regionali o ex concesse, alle prese con un già problematico processo di integrazione con la rete gestita da RFI. Il sistema ferroviario garantisce le sue massime possibilità di sviluppo se riesce correttamente ad integrare tutti i fattori che concorrono alla mobilità. "Fare sistema": questa potremmo definirla come la parola d'ordine che guida l'azione di ANIE ASSIFER, e questo è sicuramente uno degli obiettivi cui anche l'azione della mia presidenza intende ispirarsi.

Manfellotto (Hitachi Rail Italy): "Pronti a sostenere le città del futuro"

Città smart, trasporti sostenibili, tram altamente innovativi, possibilità di contratti di noleggio per le città che dispongono di minore capacità di spesa, fra cui rientra anche Roma. Questi i numerosi spunti offerti da Maurizio Manfellotto, Amministratore delegato di Hitachi Rail Italy in una intervista rilasciata a Teleborsa



in occasione di EXPO Ferroviaria.

Hitachi ha consegnato quest'anno i treni regionali Rock al Gruppo FS Italiane, impegnato in un importante investimento per il rinnovo della flotta dei treni per i pendolari. Una commessa significativa, ma Hitachi Rail già si guarda avanti, immagina le città del futuro ed un trasporto sostenibile.

"L'Italia deve fare un altro passo importante – ha affermato Manfellotto – che è quello di sviluppare maggiormente il trasporto nelle città. Siamo carenti di linee e infrastrutture, ma

anche di nuovi tram, nella maggior parte delle città italiane".

A proposito dei mezzi, l'Ad di Hitachi afferma "abbiamo già pensato di svilupparne uno evoluto che si integrerebbe ottimamente anche nelle città del futuro, immagino le cosiddette smart city. Questi sono tram

che potenzialmente potranno camminare insieme alle macchine automatiche, una cosa che nel giro di pochi anni vedremo”

“Aspettiamo che ci siano degli investimenti in questo senso”, ha affermato Manfellotto, aggiungendo “oggi portiamo i passeggeri in tutte le stazioni in modo comodo e confortevole, ora bisogna che li spostiamo all’interno delle città e daremo anche un contributo importantissimo alla questione ecologica”.

Il successore del Sirio è vicino?

“Abbiamo già realizzato alcuni progetti”, ha detto il manager di Hitachi, facendo un cenno al monitor alle sue spalle. “Siamo i primi nella gara di Torino, aspettiamo di acquisire questo contratto, che potrebbe essere il primo di una lunga serie che ci auguriamo sia presente in Italia nei prossimi anni”.

E Roma che ha tanto bisogno di TPL?

“Siamo disponibili a prospettare una soluzione innovativa”, ha dichiarato Manfellotto, spiegando “non è detto che i tram vadano solo acquistati, si possono anche predisporre delle ipotesi nelle quali i tram vengono noleggiati. Si può quindi parlare di una soluzione che necessita di cassa meno elevata all’inizio, ma più distribuita nel tempo”. [\(clicca sull'immagine per ascoltare l'intervista\)](#)

Viale (Alstom): "Investiamo nel trasporto sostenibile anche in città"

L'AD illustra a TLB, in occasione di Expo Ferroviaria 2019 a Milano, le novità e i progetti innovativi del gruppo francese

Una mobilità sempre più sostenibile, in grado di coniugare le esigenze del vivere contemporaneo con la bellezza delle città italiane e il benessere ambientale. Questa è la missione di Alstom Italia, che a Expo



Ferroviaria 2019 debutta con il brand "Mobility by Nature", presentando le soluzioni innovative e sostenibili del gruppo. Tante le novità non solo treni, ma anche mezzi del trasporto urbano, a partire dai bus con Aptis, l'eBus 100% elettrico.

In occasione dell'evento, Teleborsa ha intervistato l'Amministratore Delegato, Michele Viale. "Dopo aver lanciato molte iniziative nell'ambito del trasporto regionale, ci stiamo focalizzando sul trasporto sostenibile anche e soprattutto nell'ambito della mobilità urbana", spiega.

Nuovi mezzi significano nuove infrastrutture. "Stiamo lavorando anche su nuovi sistemi di captazione a terra come l'SRS ma anche su tram senza catenaria sia con batteria più captazione che con quella che viene chiamata la terza rotaia".

Si tratta, ricorda Viale, di "sistemi di tram assolutamente poco invasivi rispetto all'ambiente che li circonda", aspetto centrale per le città italiane, ricche di arte e di bellezza.

Un altro tema chiave è quello dei big data, soprattutto per la manutenzione predittiva. Alstom ha già sviluppato un sistema di manutenzione 4.0 e il cosiddetto HealthHub, strumento che monitora lo stato di salute di treni, infrastrutture e segnalamento quasi in tempo reale, permettendo di velocizzare i tempi di intervento e mantenere in servizio fino al 90% dei mezzi della flotta.

"I treni hanno una grande quantità di dati a bordo - conferma Viale - Noi dobbiamo andare sempre più verso una gestione dei dati più spinta".

Investire nelle tecnologie e nel futuro significa investire sulle persone, specie sulle nuove generazioni. Per questo Alstom ha lanciato un business game ("Apply, Play, Move"), rivolto agli studenti di ingegneria, matematica, statistica, fisica e informatica.

"Crediamo molto nei giovani e stiamo investendo su di loro. Per questo abbiamo lanciato un contest, basato su un business game: i migliori otto avranno la possibilità di essere assunti e potranno lavorare in tutte le nostre divisioni e attraversare il mondo Alstom in tutta la sua totalità". [\(clicca sull'immagine per ascoltare l'intervista\)](#)

EXPO Ferroviaria, Andi (Hitachi Rail STS): "Partner di FS abbiamo anche vari progetti per metro"

Intervista a TLB del Business Unit President EMEA della compagnia ferroviaria specializzata in treni, tram e metropolitane

Hitachi Rail STS è molto focalizzata sullo sviluppo del trasporto su ferro in Italia. Partner "consolidato" del Gruppo FS Italiane, la compagnia ferroviaria è specializzata anche sulle metropolitane cittadine ed ha già acquisito vari progetti nelle città che stanno investendo sul futuro del trasporto di massa.

E' quanto ha spiegato a Teleborsa Christian Andi, Business Unit President EMEA di Hitachi Rail STS, in occasione della partecipazione a EXPO Ferroviaria, in corso in questi giorni a Milano.

Quali sono i progetti di Hitachi Rail STS in Italia?

"L'Italia per noi è il mercato domestico, quindi è il mercato dove abbiamo la maggior parte delle nostre persone, dove sviluppiamo le nostre tecnologie. Abbiamo grandi progetti in corso con le Ferrovie dello Stato, sia con l'operatore Trenitalia sia con il Rete Ferroviaria Italiana: principalmente progetti Alta Velocità, progetti linee convenzionali, tutto ciò che è trasporto di lungo raggio".

"Le Ferrovie - ha spiegato - stanno guardando al miglioramento e all'incremento della capacità delle linee, con un programma molto visionario di upgrade di tutte le linee esistenti oggi convenzionali allo standard RTMS, che garantirà una maggiore capacità con infrastrutture esistenti. Hitachi Rail è leader nel mondo nella realizzazione di questo standard, quindi siamo un partner abbastanza consolidato delle Ferrovie".

Il focus di Hitachi - ha spiegato il manager - "non è solo ferroviario". "Esistono anche progetti per trasporti di massa, mass transit come li chiamiamo, quindi tram al servizio delle città, metropolitane, people mover. In Italia, in particolare, si svilupperà molto il mondo delle tramvie e noi siamo molto attivi nelle metropolitane delle grandi città: a Milano, la linea 5 driverless è nostra e ne facciamo anche le operation attraverso la società Metro 5; Brescia l'abbiamo fatta noi, Genova e Napoli".

"Tutte le città che investono sul trasporto pubblico vedono Hitachi Rail come partner", ha concluso Andi [\(clicca sull'immagine per ascoltare l'intervista\)](#)



Knorr-Bremse, leader in sicurezza e confort con focus su innovazione e sostenibilità

L'azienda che fa parte di un grande Gruppo tedesco con sede a Monaco si presenta a EXPO Ferroviaria a Milano. L'AD Simone Mantero a TLB: "L'innovazione nella nostra mission e la sicurezza un must"

03 ottobre 2019 - Knorr-Bremse, gruppo tedesco con sede a Monaco di Baviera, leader nel mercato dei sistemi frenanti e fornitore primario di sottosistemi di sicurezza per veicoli ferroviari e commerciali, con più di 28mila dipendenti, 100 sedi in tutto il mondo ed un giro d'affari di 6,6 miliardi di euro, è approdato con una serie di novità a EXPO Ferroviaria, la grande fiera che si sta tenendo in questi giorni a Milano.

L'azienda, che è anche quotata alla Borsa di Francoforte con un flottante del 30%, presenta una gamma di prodotti e soluzioni efficienti e cost-effective per i veicoli ferroviari, focalizzata non solo sulla sicurezza ma anche sul confort.

Ogni giorno oltre 2 miliardi di persone viaggiano con veicoli (commerciali e ferroviari) equipaggiati con sistemi del Gruppo Knorr-Bremse, che guarda al futuro con un focus su clienti, passeggeri e sostenibilità.

"La nostra attenzione - sottolinea l'azienda - è rivolta a soluzioni altamente innovative che aggiungano valore e fissino gli standard del settore ferroviario quali efficienza, riduzione delle emissioni e l'e-mobility, mantenendo nel contempo un elevato livello di sicurezza, affidabilità e qualità.





FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Al timone di Knorr-Bremse Rail Systems Italia, business unit italiana del Gruppo, l'Amministratore delegato Simone Mantero, che in una intervista a Teleborsa ha parlato dei punti di forza e dell'importanza degli investimenti in ricerca.

Knorr-Bremse, azienda ad alto contenuto tecnologico per soluzioni ferroviarie e di trasporto pesante su strada. quali punti di forza?

"La tecnologia e l'innovazione sono nei nostri valori e nella nostra missione aziendale. In concreto si traduce in un 6% all'anno di investimenti in ricerca e sviluppo: nell'anno 2018 sono stati spesi 364 milioni di euro. Siamo un'azienda che nasce dal metalmeccanico, che è stata capace di evolvere verso digitalizzazione, big data, inserendo nuove risorse, nuova ingegneria, persone giovani, lontane anni luce dal mondo meccanico".

Il vostro punto di forza è comfort e sicurezza

"La sicurezza nel settore frenante è un must, quindi è una certezza. Noi lavoriamo per mantenere alti livelli di sicurezza, ma non basta, perché adesso c'è la parte comfort: stiamo parlando di aria condizionata, porte. I passeggeri, che sono nostro nostro cliente finale, si aspettano di salire su un treno e di essere comodi. La ricerca di cui parlavamo prima, quindi, la sviluppiamo anche nell'aria condizionata, nelle porte, nei sistemi sanitari, nei sistemi di controllo e in tutto quello che è tecnologicamente avanzato all'interno di un treno, che poi ha un beneficio sul passeggero finale.

Un'enorme mole di lavoro di cui il passeggero comune non ha proprio conoscenza

"Questa è un po' la nostra missione, il cliente non se ne accorge, ma se ne accorge se non funziona, immediatamente, e quindi questo è quello che dobbiamo e riusciamo ad evitare.

Il futuro più vicino cosa ci propone?

"Se fate un giro sullo stand vedrete dei prodotti estremamente innovativi, stiamo parlando di ricerca e di sistemi già implementati che consentono risparmio del peso, risparmio energetico, quindi ecosostenibili. Sistemi che sono facilmente integrabili all'interno del treno, sistemi che sono facilmente sostituibili e manutenibili. Mantenendo la sicurezza, aumentando il comfort, aumentando la disponibilità dei nostri veicoli e nello stesso tempo il comfort ed i passeggeri

Ci parla del sistema in corso di sperimentazione sulla visione degli ostacoli a distanza?

"E' una nuova frontiera. La Knorr ha investito in una startup di origine israeliana, che combina due tecnologie: ottica e ad infrarossi. In questo momento siamo capaci di riconoscere un ostacolo a distanza - arriviamo a 2 chilometri - in qualunque condizione meteorologica. Si tratta di una nuova frontiera perché un treno riesce a fermarsi in parecchie centinaia di metri, se non chilometri, ed è quindi molto importante anticipare, oltre alla vista umana, quello che ci può essere sui binari. Il macchinista inizia a frenare quando vede, ma stiamo parlando di treni che pesano tonnellate, la distanza di frenata è lunga e è quindi importante anticipare queste problematiche". [\(clicca sull'immagine per ascoltare l'intervista\)](#)

SPII Spa: ufficializzato a Expo Ferroviaria matrimonio con multinazionale tedesca Schaltbau

E' appena terminata l'ottava edizione di Expo Ferroviaria a Milano alla quale SPII ha partecipato, ufficializzando per la prima volta ad una manifestazione in Italia, il matrimonio con la multinazionale tedesca Schaltbau. Lo annuncia in una nota dell'azienda SPII Spa, associata ASSIFER.

"SPII – si legge nella nota – come leader nella progettazione e costruzione di banchi di manovra integrati e della relativa componentistica per rotabili ferroviari, metropolitani e tranviari (centro di competenza nel mondo per tutto il gruppo Schaltbau) e fornitore di soluzioni per il sezionamento, ha presentato ad Expo, quale novità tecnologicamente evoluta, una serie di sezionatori modulari a comando elettrico o pneumatico oltre a ribadire con la presentazione del display di ultima generazione SIL 2 come evoluzione tecnologia delle soluzioni di interfaccia uomo macchina.

Tra quest'ultime ha generato notevole interesse la consolle portatile (PECD-Portable Emergency Driver Desk) che contiene tutte le funzioni di un banco di manovra tradizionale e che è già in funzione su metropolitane senza guidatore in Arabia Saudita.

A farla da padrone allo stand della Azienda Varesina è stato però il banco di manovra per il nuovo treno regionale Caravaggio molto apprezzato dal committente Hitachi Rail che, presente tutto il top management, ha voluto mostrarlo all'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Ing. Mazzoncini il quale si è "divertito" ai comandi di quello che risulterà essere il treno regionale a due piani più performante a correre sui binari delle varie Regioni italiane.

Altro appuntamento rilevante per SPII è il meeting annuale organizzato dall'American Public Transportation Association (APTA) in programma dal 9 al 11 Ottobre ad Atlanta .

APTA costituisce una importante occasione di incontro per il settore ferroviario al quale partecipano costruttori, fornitori ed esperti provenienti da tutto il mondo.

SPII proprio grazie all'appartenenza al gruppo Schaltbau, ha la possibilità di presentare, con uno stand comune, i suoi prodotti studiati e realizzati per un mercato difficile ma di grande interesse quale è quello americano".

"Grazie alla nostra filiale in Nord America che ci permette di rispettare il contenuto locale richiesto da questo mercato – afferma Paola Foadelli CEO di SPII – e grazie alla affidabilità dei nostri prodotti, abbiamo acquisito importanti commesse quali ad esempio i sistemi di marcia frenatura con elettronica integrata per l'operatore TEXRail ed il progetto, in collaborazione con WABTEC USA, per il CTA 7000 di Chicago.

Il talento tecnologico di SPII unito alla forza commerciale del gruppo Schaltbau esistente in Nord America da tempo con una presenza forte e solida, ci permette e ci permetterà sempre più di accedere a prodotti e tecnologie innovative che renderanno i nostri componenti e sottosistemi più attraenti e competitivi".



Lucchini Rs : l'azienda bergamasca presenta il nuovo servizio di rigenerazione delle "sale montate"

Lucchini Rs punta sulle manutenzioni certificate. L'azienda, di base a Lovere (BG), ha infatti presentato a EXPO Ferroviaria un nuovo servizio di revisione delle "sale montate", vale a dire l'insieme di una coppia di ruote e del relativo assile che costituisce il cuore del sistema di trasporto ferroviario garantendo sostegno, moto e direzione al convoglio.



«Essendo sottoposte all'assolvimento di una funzione così delicata – spiega l'azienda in una nota -, i costruttori di treni e le società che gestiscono le flotte avvertono l'esigenza di affidare la manutenzione delle loro sale montate ad operatori in grado di garantire la massima efficienza in ogni singolo passaggio dei processi di revisione, controllo, riparazione e rigenerazione di ruote e assili».

Per questo nella sede dell'azienda è stata avviata una moderna divisione preposta a fornire questo tipo di servizio, sfruttando le migliori tecnologie digitali disponibili in materia

«La nostra azienda - ha spiegato Stefano Cantini, Operations Director della Railway Division di Lucchini RS Group - dispone di un pool tecnico composto da ingegneri, ricercatori e operatori in grado di analizzare le criticità delle sale montate che ci vengono affidate dai

nostri partner. Al termine del lavoro di analisi e verifica, eseguiamo quindi tutte le operazioni dopo le quali la sala montata viene consegnata al cliente completamente rigenerata e certificata come nuova. Tutto ciò avviene nel quadro di un processo produttivo effettivamente circolare e sostenibile che consente oggi alla nostra azienda di produrre annualmente 260 mila ruote e 40 mila assili partendo dal rottame fuso da una acciaieria elettrica dedicata, per una filiera interamente controllata e certificata».

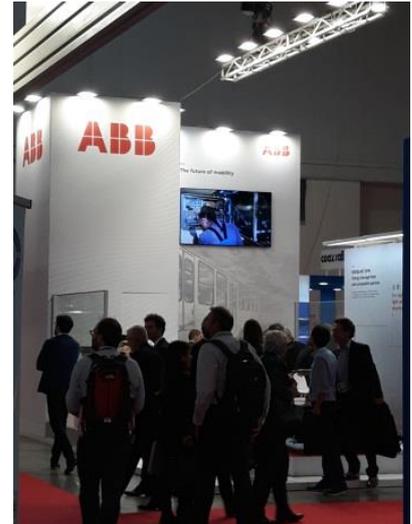
Le soluzioni ABB per aumentare l'efficienza energetica

Aumentare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di carbonio: ABB presenterà alcune delle sue tecnologie più recenti per il settore ferroviario a EXPO Ferroviaria a Milano, la principale esposizione italiana di tecnologie, prodotti e sistemi per il mondo ferroviario, in programma dall'1 al 3 ottobre 2019.

All'edizione di quest'anno ABB punterà i riflettori su BORDLINE Energy Storage System (ESS), una batteria a ioni di litio ad alte prestazioni per lo stoccaggio di energia a bordo, progettata per applicazioni con requisiti elevati come i veicoli ferroviari ibridi, che contribuisce ad aumentare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di carbonio. BORDLINE ESS è caratterizzata da potenza elevata, lunga durata e alti livelli di sicurezza intrinseca. BORDLINE ESS può essere utilizzata come batteria di trazione o ausiliaria. La sua concezione modulare offre una facile scalabilità in termini di energia installata e integrazione meccanica. La piattaforma ABB Ability genera valore aggiunto per i clienti grazie al monitoraggio continuo delle condizioni operative, all'ottimizzazione del sistema di stoccaggio dell'energia e alla fornitura di servizi avanzati di diagnostica remota.

ABB presenterà anche il caricabatterie BORDLINE BC, una soluzione compatta e leggera progettata per caricare le batterie del veicolo e alimentare i carichi in CC. BORDLINE BC utilizza i semiconduttori di potenza a carburo di silicio (SiC), che offrono una drastica riduzione di dimensioni, peso ed esigenze di raffreddamento grazie alla maggiore efficienza del sistema, tutte caratteristiche essenziali per gli operatori ferroviari. Il caricabatterie è compatibile con tutti i tipi di batterie presenti sui convogli ferroviari e basato sulla piattaforma modulare ed affidabile sviluppata da ABB che utilizza i semiconduttori di potenza a carburo di silicio (SiC).

ABB ha quattro business a livello globale: Electrification, Industrial Automation, Motion e Robotics & Discrete Automation, supportate dalla piattaforma digitale ABB Ability. L'attività di ABB Power Grids sarà ceduta a Hitachi nel 2020. ABB opera in oltre 100 paesi con circa 147.000 dipendenti.



GCF con le soluzioni più innovative per il comparto ferroviario

Generale Costruzioni Ferroviarie partecipa a Expo Ferroviaria 2019, in programma fino a domani presso Fiera Milano Rho.

Leader nel settore dell'armamento, dell'elettificazione e del segnalamento ferroviario presenta alcune delle soluzioni più innovative per il comparto ferroviario tra cui Mensola Omnia, Catenaria Rigida, Sistema di pesa dinamica, Relè a disco elettronico. Soluzioni nate e perfezionate sul campo, suggerite dall'esperienza pratica guidata dalla capacità d'innovare, migliorate dall'attenzione costante a risultati di efficienza e funzionalità.

Focus prodotti

Mensola Omnia è la sospensione usata in tutto il mondo, in grado di soddisfare ogni tipo di esigenza e di impiego nel settore della Trazione Elettrica. Conforme ai requisiti posti da tutti i principali gestori ferroviari - è prodotta e installata su ogni tipo di linea catenaria: Ferrovie tradizionali 3 kV c.c., Linee ferroviarie AV/AC 25 kV c.a., Linee di Trasporto Urbano - filobus, metropolitane, tram.

La catenaria rigida, uno dei sistemi più innovativi che GCF progetta ed installa, presenta molti i vantaggi sia nella riqualificazione di linee tradizionali, sia nella realizzazione di nuove tratte in galleria. Nella sua declinazione "rimovibile" la catenaria rigida ha poi riscosso risultati eccellenti nell'allestimento di officine di manutenzione ferroviaria.

In vetrina ad Expo Ferroviaria, inoltre, Il Dynamic System, l'innovativo sistema di pesa dinamica dei carichi ferroviari basato su una rete di 10-12 sensori ottici magneticamente ancorati alla rotaia.

E poi il REDI, innovativo Relè a Disco Elettronico impiegato a garanzia della sicurezza nella logica di funzionamento degli Impianti di Segnalamento (IS) ferroviari, principalmente per stabilire lo stato di occupato/libero dei CdB (Circuiti di Binario).

Lacchini (Fercargo trazione), serve cabina di regia per Masterplan dei servizi



“Una delle novità dell’edizione di EXPO di quest’anno è stata la presentazione anche al pubblico del piano progettato da RFI-Rete Ferroviaria Italiana per l’abbandono e la caducazione del sistema di controllo della circolazione ferroviaria SCMT e l’adozione sull’intera rete fondamentale (cioè circa 17mila chilometri di binari) del sistema più evoluto e avanzato ERTMS, realizzando l’unificazione anche con le linee Alta velocità, che già adottano questo sistema. Sulla realizzazione di questo piano, l’opinione di FerCargo e delle imprese associate è molto chiara: tutto ciò che va a vantaggio dell’innovazione e di una maggiore produttività del sistema è ovviamente da considerare con il massimo favore,

ma non bisogna dimenticare che siamo imprese che operano sul mercato e in un contesto estremamente competitivo, ogni aggravio di costo non può essere scaricato né sulle imprese né sui clienti”, afferma il neo presidente di FerCargo, Luigi Legnani, che sull’argomento è intervenuto anche nella tavola rotonda promossa in sede di EXPO Ferroviaria.

“Il problema è molto semplice – spiega ancora Legnani -, veniamo tutti da una lunga esperienza ferroviaria e sappiamo che – nel settore passeggeri – ogni incremento di capacità determinato dall’innovazione si traduce in un aumento di treni, di viaggiatori, di frequentatori, in una parola di crescita complessiva del sistema. Nel settore merci, i vantaggi di un piano come quello presentato da RFI sono indubbi, ma non sono così evidenti e – soprattutto – comportano costi economici (stimati in circa il 4-6% in termini di incremento) certi, in alcuni casi particolarmente rilevanti, che non possono risultare un elemento di penalizzazione per le imprese, che sarebbero poi costrette a rivalersi sui clienti, con un effetto esattamente opposto a quello che abbiamo considerato nel trasporto passeggeri, cioè avremmo una contrazione e non un’espansione del traffico.

Come è noto, il piano annunciato da RFI prevede l’adeguamento dei sistemi non solo a terra, cioè sui binari (un intervento interamente a carico di RFI), ma anche a bordo dei veicoli, che devono essere messi in grado di dialogare con i sistemi di terra. In pratica, una prima sommaria rilevazione condotta tra le nostre imprese associate ci ha indicato l’esigenza di adeguamento per circa 36 locomotive ‘teste di serie’ (cioè i modelli capofila, per i quali è necessario anche un nuovo e lungo processo di omologazione) e per un complesso di circa 758 locomotive del parco attualmente in circolazione. Come si vede, si tratta di numeri importanti, ma è anche evidente che nessuno vuole opporsi ad un progresso che diventa significativo per il sistema: ancora una volta, però, poiché siamo in presenza di un investimento interamente ‘green’ e che – oltretutto – va nella direzione della piena integrazione con la rete europea, è giusto che su questa materia intervenga prima l’Unione Europea e poi il governo nazionale, assicurando le necessarie risorse per non trasferire i costi esclusivamente a carico delle imprese commerciali, e sulla base di queste premesse parteciperemo a tutti i tavoli di confronto che dovranno aprirsi sulla questione”, conclude il presidente di FerCargo.

Sull’argomento interviene anche Alberto Lacchini, responsabile Fercargo rotabili, la prima azienda italiana per il noleggio del materiale rotabile ferroviario, e in particolare delle locomotive di trazione. “Il settore ferroviario è oggi tra quelli maggiormente ‘capital intensive’: il costo di un locomotore, anche a noleggio, rimane una delle principali voci di costo per le imprese, se associato a tutte le altre voci vediamo che il bilancio di un’impresa ferroviaria muove investimenti di milioni di euro.

Le regole del gioco sono chiare a tutti, ma è evidente che la prima necessità per gli investitori è trovarsi davanti ad un quadro di certezze. Sono necessari progressi in tutti i settori: sul versante infrastrutturale, serve non solo un Piano strategico per la realizzazione delle opere e degli interventi ritenuti necessari (e questo in parte è stato già fatto), ma poi serve un coordinamento di semplificazione delle procedure, perché non sono infrequenti i casi che – per una singola opera – bisogna confrontarsi con più di 50 soggetti e una decina di

entità coinvolte a vario titolo. Ma anche su tutti gli altri piani (come dimostra anche la vicenda del piano di RFI) è essenziale che si realizzi un coordinamento o si arrivi ad una vera e propria cabina di regia, in grado di definire un vero e proprio Masterplan dei servizi, perché la ferrovia è un sistema complesso, non funziona se non funzionano efficacemente tutte le varie componenti del sistema”, sottolinea per concludere Lacchini. (tratto da *ferpress.it*)

Legnani (FerCargo), vero investimento green è cura del ferro per shift modale

“Il vero investimento green è la cura del ferro per realizzare finalmente il cambio modale nel trasporto merci.



Se l’Europa vuole davvero favorire l’adozione di nuove politiche per l’ambiente, è l’occasione giusta per realizzare una svolta a favore del trasporto ferroviario merci soprattutto in un Paese come l’Italia, che ne ha anche un disperato bisogno”.

E’ quanto ha dichiarato Luigi Legnani, neo presidente di FerCargo, a margine dello svolgimento della grande manifestazione fieristica milanese, che lo ha visto protagonista in numerosi dibattiti.

“L’edizione di quest’anno dell’EXPO ha mostrato – a prescindere da tutto – la vitalità del settore ferroviario, che sta conoscendo investimenti importanti in vari settori, e – insieme a questi – anche una serie di significative innovazioni tecnologiche. Il momento sembra opportuno perché il treno assuma tutta la centralità che merita anche in quel settore del trasporto merci che assicura – non dimentichiamolo – il maggior vantaggio in termini ecologici: si è calcolato che un treno consente di risparmiare quasi i due terzi delle emissioni di Co2, ma questo calcolo non tiene conto della concentrazione del traffico che garantisce l’effettuazione del trasporto per ferrovia, un medio convoglio già oggi riesce a togliere dalla circolazione una ottantina di veicoli stradali. Ma noi puntiamo perché si realizzi rapidamente quel programma previsto nella ‘cura del ferro’ del precedente ministro Delrio, che prevede investimenti sull’infrastruttura ferroviaria per consentire la formazione di treni lunghi 750 metri, con capacità assiale di 2.000 tonnellate e sagoma delle gallerie PC80 per consentire il trasporto dei maxi container e dei semiarticolati. Sono gli standard adottati in gran parte dei Paesi europei, dove il trasporto merci su ferrovia raggiunge percentuali molto più elevate che in Italia, ed è lo standard – in particolare – di un Paese come la Svizzera che riesce a trasferire più del 50% del traffico su rotaia”, spiega il presidente di FerCargo.

“L’Europa ha dato una grande spinta – continua Legnani – perché il trasporto merci per ferrovia diventasse un settore veramente industriale, fuori dalla logica dei sussidi statali, su cui si potrebbero fare anche molti discorsi, che non è il caso di affrontare in questa sede. Le imprese aderenti a FerCargo sono tutte nate dopo la liberalizzazione del settore determinata a livello europeo ed oggi le nostre imprese associate producono il 48% del mercato, con punte che superano abbondantemente il 60% nei transiti che riguardano il traffico import-export attraverso i valichi. Le nostre aziende operano in una logica interamente di mercato, senza alcun contributo statale diretto e rappresentano il fattore di maggiore dinamicità del sistema.

Anche l’ultima nota congiunturale Confetra (che fotografa l’andamento del settore dei trasporti e della logistica in Italia) rileva – in una situazione di generale arretramento degli scambi commerciali per effetto delle tensioni e della congiuntura a livello internazionale – un positivo andamento del trasporto ferroviario con un incremento del + 5,0% (pari a oltre 1,2 milioni di treni/km in più), che deriva pressoché interamente dall’aumento dei traffici prodotto dalle imprese aderenti a FerCargo. C’è un porto in Italia – quello di Trieste – che sta raggiungendo eccezionali risultati di incremento del traffico ferroviario, approfittando anche della sua collocazione geografica vicina alle grandi reti europee, attrezzate per una maggiore produttività del trasporto su rotaia.

E’ un motivo in più per spingere perché tutti i nostri grandi porti sviluppino i loro collegamenti ferroviari in direzione dell’Europa e non solo: se davvero viene confermato l’orientamento comunitario che prevede di tener fuori gli investimenti ‘green’ dal calcolo dei deficit dei bilanci dei rispettivi Paesi, non c’è occasione migliore per portare avanti quegli investimenti già programmati (e in parte ampiamente finanziati) previsti

dalla 'cura del ferro', che deve ripartire con una velocità anche maggiore rispetto al passato", conclude il presidente di FerCargo. (tratto da *ferpress.it*)

Tieri (FerCargo Manovra), shift modale possibile con politica coraggiosa



"Cerco un centro di gravità permanente", cantava Franco Battiato, e un centro non di gravità, ma di coordinamento e di pianificazione strategica cerca anche il settore del trasporto ferroviario merci e della logistica, che diventi a sua volta permanente per consentire soprattutto il dialogo tra i tanti soggetti coinvolti.

All'incontro a margine di EXPO Ferroviaria 2019 partecipa anche Antonio Tieri, neo presidente di FerCargo Manovra, cioè l'associazione delle imprese che seguono le attività in questo particolare settore, in realtà determinante perché riguarda il famoso "ultimo miglio", ma nella pratica

carente non solo di investimenti ma anche di una efficace regolamentazione di settore, aggiornata e coerente con la trasformazione intervenuta dopo la fine del regime monopolista dell'operatore "incumbent".

Tieri è anche un manager che guida la società ERF – Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera, che ha realizzato performances di assoluto livello trasferendo gran parte dei trasporti del porto di Venezia sulla modalità ferroviaria. Il settore – in sostanza – potrebbe conoscere una grande crescita, ma gli ostacoli sono sempre quelli, o di natura infrastrutturale o – in una prospettiva perfino peggiore – di natura burocratica o procedurale. Sul versante infrastrutturale, Tieri è netto: "Forse è il caso di dire: ora o mai più. Lo shift modale è possibile se si persegue una politica coraggiosa: si può sfruttare l'occasione dell'orientamento europeo per tener fuori dai calcoli del deficit gli investimenti green, ma si può tener conto anche dei benefici per il bilancio pubblico che deriverebbero dal cambio di modalità per il trasporto delle merci. Le stime parlano di un 3% del costo delle incidentalità stradali pari più o meno a 35 miliardi di euro, senza contare che un'analisi costi-benefici che monetizza in un calcolo puramente economico il valore della vita delle 2.100 persone coinvolte ogni anno in incidenti sulla strada induce a qualche perplessità. Lo shift modale si giustifica, in realtà, per molti altri motivi e l'esempio positivo di Paesi come Austria e Svizzera dimostra che il percorso è possibile, e va perseguito con coerenza, forse mai come in questo momento", sottolinea ancora Tieri.

Il presidente di FerCargo Manovra è particolarmente impegnato in un'impresa che segue – del resto – le linee generali delle richieste dell'associazione FerCargo, cioè della creazione di un organismo di coordinamento o cabina di regia che sintetizzi la pianificazione dei necessari interventi. "Ci siamo mossi intensamente per portare tutti i soggetti coinvolti nella regolamentazione e operatività del settore del Cargo Manovra intorno ad un tavolo, perché la prima esigenza è che le varie parti dialoghino tra loro.

Non c'è solo un quadro regolatorio da aggiornare, perché è evidente che c'è una differenza tra quando tutta una serie di operazioni venivano gestite da un unico soggetto – cioè Ferrovie dello Stato Italiane – che gestiva contemporaneamente i servizi legati alla circolazione ferroviaria e la gestione degli impianti: e poiché non parliamo di binari che corrono sulle linee della rete fondamentale, ma di tratte di raccordo a volte di pochi chilometri o dove transitano esclusivamente veicoli di manovra, è evidente che l'entrata in campo di nuovi soggetti completamente autonomi crea delle discrasie, che andrebbero risolte anche con l'aggiornamento delle norme, spesso rimaste ferme alla realtà precedente e oggi di fatto superata.

Ma ancora più essenziale è definire l'orizzonte strategico: è difficile – infatti – conciliare l'apertura spinta alla logica del mercato e della concorrenza (portata avanti – ad esempio – dall'Autorità di regolazione di trasporti, con limitazioni alle concessioni etc.) con la severità delle regolamentazioni dell'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria. Ambedue sembrano non tener conto delle specificità di un settore che avrebbe bisogno di un quadro regolamentare organico e coerente, perché – per dirla con una battuta – la manovra viaggia sui binari, ma non è una vera e propria ferrovia, la velocità dei nostri convogli al massimo arriva a sei chilometri", conclude il presidente di FerCargo.

L'edizione 2019 di EXPO Ferroviaria ha mostrato l'estrema vitalità del settore ferroviario, con un successo di partecipanti e valore delle occasioni di dibattito e di confronto. FerCargo è ora attesa dal prossimo appuntamento dell'edizione 2019 di Mercintreno, evento specificamente dedicato alle tematiche del trasporto merci e della logistica. Tutti i temi di discussione saranno ripresi anche in quell'occasione, nella consapevolezza che forse è scoccata davvero l'ora per una svolta che trasformi la "cura del ferro" in un percorso verso una vera e propria "guarigione" del settore. *(tratto da ferpress.it)*

"Una cura del ferro per le città italiane": presentato lo studio Hitachi Rail-Legambiente

"È necessario guardare lontano e pensare almeno a come sarà l'Italia nel 2030. Nelle principali aree urbane c'è un aumento della domanda di mobilità anche perché è aumentata la popolazione. Bisogna investire nelle città". Lo ha detto Edoardo Zanchini vicepresidente nazionale di Legambiente nel corso della presentazione dello [studio "Una cura del ferro per le città italiane"](#), realizzato con il contributo di Hitachi Rail SpA e presentato a Expo Ferroviaria, in corso a Milano.

L'analisi mette a fuoco la situazione dell'offerta di trasporto nelle principali città italiane, per tracciare le priorità di investimento necessarie per puntare a raddoppiare al 2030 il numero di persone che si sposta a emissioni zero. Secondo Legambiente, è alle grandi aree urbane del nostro Paese, dove vivono oltre 25 milioni di persone che è necessario guardare per ripensare l'offerta di mobilità e realizzare una incisiva cura del ferro. Qui che si concentra larga parte degli spostamenti, ed è qui che in questi anni è cresciuta la popolazione e troviamo i maggiori problemi di congestione e inquinamento.

In queste aree si trova una domanda di spostamenti concentrata che avviene entro distanze di alcune decine di chilometri, che quindi può trovare risposta in un efficiente servizio di trasporto su ferro competitivo come tempi di percorrenza e spesa nei confronti dell'auto privata. A dimostrare come valga la pena investire su questa prospettiva lo raccontano gli spostamenti pendolari in continuo aumento nelle città ogni anno, ma dove larga parte di questi continua ad avvenire con automobili private. Non a caso l'Italia resta saldamente in testa alle classifiche mondiali per tasso di motorizzazione (70,7 veicoli ogni 100 abitanti). Il pendolarismo, soprattutto nelle grandi città ha numeri importanti: secondo i dati dell'Istat a Roma ogni giorno si spostano 1,34 milioni di pendolari; 650mila a Milano; 420mila a Torino; 380mila a Napoli.

Lo studio racconta anche l'innovazione in corso nel trasporto ferroviario, con schede che analizzano casi di successo di innovazione nel trasporto pubblico realizzati da treni Hitachi Rail SpA. Da Milano – con la crescita dei passeggeri lungo le linee 1 e 2 della metropolitana dove circolano i treni Leonardo, costruiti con materiali riciclabili e che adottano sistemi di risparmio e recupero di energia – a Firenze, dove il sistema dei tram sta cambiando completamente la mobilità urbana con successi inimmaginabili solo qualche anno fa. Le ragioni sono in una frequenza dei passaggi ogni 4 minuti e 20 secondi, con treni moderni e efficienti che hanno permesso di lasciare ogni giorno a casa quasi 10mila auto.



"I treni ad alta velocità sono stati realizzati in pochissimi anni – ha detto Maurizio Manfellotto CEO di Hitachi Rail -. La capacità di risposta delle aziende italiane alle richieste che si presentano è straordinaria; più diamo servizi di trasporto e treni e più la gente li vuole, quindi auspichiamo che anche in ambito regionale avvenga lo stesso processo. Il nostro treno veloce era stato omologato per 330 km/h e oggi ci sono frequenze di transito da Milano o Napoli che sono vicino ai sette minuti, con treni che potrebbero in realtà raggiungere ben 360 km/h. Quando tutte queste persone trasportate arrivano nelle città, devono trovare tram e treni metropolitani leggeri per muoversi. Per fare fronte a queste necessità i

comuni potrebbero, senza investire subito cifre enormi, prendere in considerazione degli strumenti già pronti come il leasing, che permette una struttura dei costi prevedibili nei tempi e nella manutenzione".

Sara Venturoni Direttore Stazioni RFI, ha evidenziato lo sforzo per una migliore vivibilità ed un recupero di qualità a perimetro, che significa lavorare all'interno di 600 stazioni, e sui percorsi di accessibilità fino all'esterno, dove si entra in contatto con gli aspetti legati alla trasformazione dello spazio urbano, il nuovo ambito su cui si dovrà lavorare insieme con i comuni con una collaborazione complessa.

Ditecfer: a EXPO Ferroviaria ha ricevuto in visita tra gli altri ministro De Micheli e Mazzoncini

Nei tre giorni di EXPO Ferroviaria DITECFER ha consolidato ulteriormente il suo posizionamento come consorzio tecnologico italiano fortemente impegnato nell'innovazione di livello europeo e nell'internazionalizzazione come catena di valore integrata.

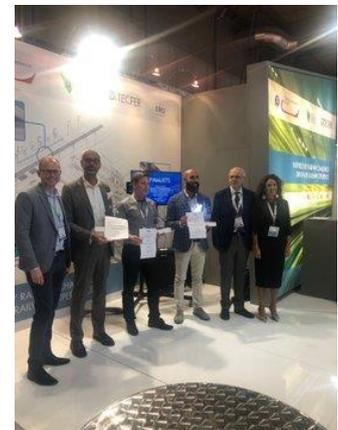


È in virtù di questo ruolo che ha ricevuto anche la visita – il primo giorno – del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, cui il Presidente Matteini ha chiesto di supportare con attenzione e forza il sistema produttivo italiano e il suo sforzo tecnologico, strategico per il Paese e per il suo export.

Grazie al suo attivismo europeo – che vede DITECFER rappresentare l'Italia in "ERCI-European Railway Clusters Initiative", essere uno degli esperti di settore della Commissione Europea e guidare diversi progetti strategici per il settore ferroviario finanziati dalla UE -, DITECFER ha portato quest'anno a EXPO Ferroviaria la cerimonia di premiazione degli

"ERCI Innovation Awards 2019", il premio europeo che viene assegnato annualmente dai distretti ferroviari europei alle tre migliori innovazioni in campo ferroviario con TRL >6.

In una partecipatissima cerimonia presentata dal Coordinatore DITECFER che si è tenuta alla fine del secondo giorno, le aziende selezionate dalla Giuria europea – presieduta dal Prof. Alessandro Fantechi, Presidente della Scuola di Ingegneria dell'Università di Firenze e composta da esperti di settore di Spagna, Francia, Germania, Svezia, Polonia – sono state premiate ed hanno presentato le loro innovazioni: premio "Best SME" alla svedese "D-Rail AB" per il sistema antideragliamento che monitora real-time binari, ballast, catenaria e sistema di segnalamento dell'intera rete ferroviaria da qualunque treno, con misurazioni di precisione grandemente maggiori rispetto ai treni diagnostici; premio "Best Large Company" alla tedesca "Siemens Mobility GmbH" per il primo tram autonomo al mondo, che combina sensoristica intelligente – che analizza e interpreta il contesto ambientale ed effettua predizioni -, detection dei segnali e guida autonoma; premio "Jury's Prize Coup de Cœur" alla italiana "IVM S.r.l." – già co-vincitrice del "DITECFER Railway Innovation Contest 2019" – con il suo sistema "POWERVE", una innovativa bilancia statica portatile per rotabili in grado di determinare in meno di dieci minuti come la forza-peso di un rotabile si distribuisca su ciascuna ruota.



Gli altri finalisti del premio includevano – tra gli altri – "Bombardier Transportation GmbH" (Germania), "Bombardier Transportation Ltd." (Gran Bretagna), "SNCF Réseau" (Francia). Tra di essi, presenti a EXPO Ferroviaria e premiati con il Finalist Certificate, le italiane "ETS S.r.l." per il suo sistema "ARCHITA – ETS Mobile Mapping System" e "Z Lab S.r.l." per il suo "Multi-functional and acoustic panel for Railway interiors", e la francese "CapGemini S.A." per il suo sistema "Virtual Train – Real Time System validation through VR and AR".



Lo stand che ha ospitato DITECFER e le sue aziende è stato promosso e finanziato dalla CCIAA di Pistoia, sempre in prima linea a fianco del Distretto e della filiera. I soci DITECFER che hanno esposto allo stand

sono stati "CReAI S.r.l." e "Elfi S.r.l." di Pistoia, il consorzio "STARS", "I.S.E. Ingegneria dei Sistemi Elettronici S.r.l." e "PROSE S.r.l." di Pisa, "ig4rt" di Siena, "Mont-Ele S.r.l." di Monza-Brianza, "RGM S.p.A." di Genova, "STM Engineering S.r.l." e "Tecnav Transport Division S.r.l." di Firenze, "UNIKA S.p.A." di Mantova, "Z Lab S.r.l." di Verona.

Tra le importanti visite ricevute quella di Renato Mazzoncini, cui è stata donata la "Pigotta Capotreno DITECFER" fatta realizzare da UNICEF, e con cui DITECFER porta avanti la campagna per sensibilizzare i bambini verso il mondo dei treni, intendendo così contribuire ad una nuova cultura verso le professioni in campo ferroviario.

Tra i numerosissimi incontri allo stand DITECFER anche la delegazione russa composta da "OPZhT", "UIRE-Union of Industries of Railway Equipment", "NIIAS", "Altayvagon" e "RZhd", che oggi sono in visita tecnica a Firenze-Osmannoro per incontri di business con i soci DITECFER e per la visita dei laboratori di Italcertifer.
(tratto da ferpress.it)

(articoli tratti da : ferpress.it – trasporti-italia.it – ferrovie.it – ferrovie.info – teleborsa.it – ilmessaggero.it – milanotoday.it – quifinanza.it – avvenire.it - anygator.com – ilgiorno.it – themeditelegraph.it – sannioportale.it)

RASSEGNA FOTOGRAFICA





FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE





