



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



RASSEGNA STAMPA

EXPO FERROVIARIA

28-30 settembre 2021

EXPO FERROVIARIA **28 – 30 settembre 2021**

Con 10.000 presenze di cui 7.000 visitatori si conclude EXPO Ferroviaria 2021, punto di riferimento dell'industria ferroviaria in Italia

Si è chiusa a Rho Fiera Milano la decima edizione di EXPO Ferroviaria, l'appuntamento dedicato all'industria ferroviaria internazionale. L'unico evento fieristico del settore organizzato in Italia ha visto l'affluenza di 10.000 esperti dell'industria, di cui 7.000 visitatori tra manager, dirigenti e ingegneri e la presenza di 188 espositori, provenienti da 14 paesi. La prossima edizione di EXPO Ferroviaria tornerà a Milano nell'autunno 2023, dal 3 al 5 ottobre.



Per la prima volta EXPO Ferroviaria è stata anche un evento digitale, con la possibilità di seguire online seminari, presentazioni e conferenze e organizzare meeting sulla piattaforma dedicata. Proprio gli eventi organizzati da partner ed espositori sono stati un importante tassello di questa edizione, con 19 appuntamenti organizzati nei due Forum dedicati, oltre la cerimonia di apertura dove sono intervenuti Luigi Corradi – Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia, Aldo Colombo – Direttore Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile

Regione Lombardia, Andrea Gibelli – Presidente FNM, Marco Piuri – Amministratore Delegato Trenord, Giuseppe Gaudiello – Presidente Assifer e Mario Virano – Direttore generale TELT.

Il messaggio inviato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini nel corso della prima giornata ha ribadito la centralità del trasporto ferroviario in Italia e l'importanza della transizione ecologica e digitale per favorire lo shift modale. Durante la tre giorni milanese sono state presentate numerose novità tra cui: ATM e Stadler hanno svelato il mock-up in scala 1:1 del Tramlink, il futuro tram 100% elettrico della città di Milano; Trenord, in collaborazione con Gruppo FNM e Alstom, ha presentato il progetto H2IseO che prevede per il 2024 l'ingresso in servizio dei primi treni ad idrogeno sulla linea Brescia-Iseo-Edolo; RFI – Rete Ferroviaria Italiana ha comunicato il lancio di 55 bandi per gare di varia natura e portata, tali da aprire il mercato ad un ampio ventaglio di operatori, il tutto per un importo complessivo di 6 miliardi di euro. Uno sguardo particolare sul futuro con la premiazione della settima edizione dei "DITECFER Railway Innovation Contest 2021" dove sono state premiate le tre innovazioni 'made in Italy' più promettenti sviluppate da PMI aventi la digitalizzazione come driver che consente di offrire maggiori performance di sicurezza e migliore e meno costosa manutenzione degli asset ferroviari. I vincitori sono stati Te.Si.Fer., IVM e ETS. "EXPO Ferroviaria è stata un enorme successo. È stato il primo grande evento face-to-face dedicato al settore ferroviario in Italia, dopo la pandemia. Non c'è niente di meglio che incontrarsi di persona per costruire relazioni durature, incontrare colleghi e scoprire le ultime innovazioni. Questi ultimi tre giorni hanno permesso all'intero settore di rimettersi in carreggiata attraverso incontri significativi, contenuti di attualità e di fondamentale importanza. Il settore ferroviario è in fermento e il nostro appuntamento ne è stato la prova", afferma Olaf Freier, Direttore di EXPO Ferroviaria e del Transport Portfolio, e a nome di Mack-Brooks Exhibitions.

Inoltre, gli incontri bilaterali organizzati da ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane ed Anie tra i 14 delegati esteri provenienti da Arabia Saudita, Marocco, Portogallo, Stati Uniti, Tunisia e Turchia e le società italiane sono stati 170.

Gli show partner di EXPO Ferroviaria 2021 rappresentano sia i settori della fornitura e i leader del servizio ferroviario in Italia. Tra questi troviamo Ferrovie dello Stato Italiane, Il Gruppo FNM, FERROVIENORD, Trenord, ANIE-ASSIFER – Associazione dell'Industria Ferroviaria, ANIAF – Associazione Nazionale Imprese Armamento Ferroviario, ANCEFERR – Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti, ASSTRA – Associazione Trasporti, CIFI – Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, DR Ferroviaria Italia e SIG – Società Italiana Gallerie. NEVOMO è partner delle tecnologie del futuro.

L'evento è stato organizzato da Mack-Brooks Exhibitions (www.mackbrooks.com/about) che per il settore ferroviario organizza anche Railtex e Infrarail nel Regno Unito e SIFER in Francia, in programma ad ottobre 2021 per sostenere la ripresa del mercato ferroviario europeo. (tratto da ferpress.it – ferrovie.it – ferrovie.info)
[Scarica un video](#) - Le foto di Expo Ferroviaria 2021 sono visibili [cliccando qui](#).

EXPO FERROVIARIA 2021, GAUDIELLO: "FORTE IMPATTO DEL PNRR SU INDUSTRIE DEL SETTORE"

"Il comparto dell'industria ferroviaria italiana, che rappresenta un'eccellenza a livello internazionale, è in crescita e lo sarà maggiormente con le risorse derivanti dal PNRR. Siamo lieti che questo importante segmento di mercato sia rappresentato da una manifestazione all'altezza degli obiettivi che si pone il comparto stesso. EXPO Ferroviaria da alcune edizioni incarna lo spirito di collaborazione e di ricerca di sinergie che in ogni comparto deve contraddistinguere lo sforzo di Enti, Associazioni e stakeholder, al fine di rendere visibili gli operatori, proporre temi e riflessioni a breve medio periodo, sviluppare l'interesse verso il mercato italiano di importanti buyer esteri". È quanto ha



affermato **Giuseppe Gaudiello, presidente di ANIE Assifer e e COO Signalling & Turnkey di Hitachi Rail**, in occasione della cerimonia di apertura di EXPO Ferroviaria 2021, al via oggi nei padiglioni 16 e 20 di Rho Fiera Milano.

Quale sarà l'impatto delle risorse derivanti dal PNRR sull'industria ferroviaria italiana?

"Dopo un periodo di relativa stasi negli investimenti, soprattutto per la parte relativa all'infrastruttura fissa, adesso finalmente vedono la luce una serie di importantissimi investimenti per l'ammodernamento e per il miglioramento delle capacità della rete, sia principale che delle cosiddette ferrovie regionali. L'impatto sarà notevolissimo, il sistema industriale è pronto ma la dimensione degli investimenti che avrà luogo non ha precedenti. Quindi, sicuramente, un processo di trasformazione complessiva del sistema è necessario e l'industria ferroviaria farà la sua parte".

Nell'ambito delle sfide rappresentate dalla transizione ecologica, qual è il ruolo di Hitachi?

"La missione di Hitachi non è solo quella di prevedere e di fornire dei sistemi ferroviari all'altezza della situazione e delle nuove domande di mobilità. La vera missione di Hitachi è di contribuire al miglioramento della società in tutti i suoi aspetti, nell'ottica di una transizione ecologica e del miglioramento delle condizioni di vita di tutti i cittadini. Da questo punto di vista fa parte del Dna di Hitachi la missione sociale dell'impresa"

[Intervista Ing. Gaudiello](#) (tratto da teleborsa.it)



Intervista a Giuseppe Gaudiello (ANIE-ASSIFERR): gli investimenti ci sono per rinnovare lo sviluppo del treno. Per la transizione all'idrogeno prospettive finora impensabili

“Siamo in una fase con opportunità straordinarie: il PNRR destina risorse importanti allo sviluppo delle

Intervista

Giuseppe Gaudiello (ANIE-ASSIFERR): investimenti e sviluppo del treno. Per la transizione all'idrogeno prospettive finora impensabili

“Siamo in una fase con opportunità straordinarie: il PNRR destina risorse importanti allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, a progetti estremamente importanti e innovativi nel segnalamento ferroviario, che costituiscono uno stimolo anche per le imprese industriali del settore, tutti elementi che possono funzionare da traino per un ruolo nuovamente importante della ferrovia che richiama addirittura la funzione svolta dal treno nella prima rivoluzione industriale”.



Chi parla è Giuseppe Gaudiello, presidente di ANIE-ASSIFERR, l'associazione dei costruttori ferroviari, che è stata uno dei grandi protagonisti della decima edizione di Expo Ferroviaria, a Rho Fiera Milano. Opportunità straordinarie si aprono per un rinnovato sviluppo delle reti secondarie, quelle che - in una certa stagione - stavano addirittura per essere abbandonate. “Oggi ci sono gli investimenti, ma ci sono anche le condizioni per puntare ad un rinnovato sviluppo del treno, nel Next generation EU la transizione ecologica e l'opzione per l'utilizzo del mezzo di trasporto oggi più ecologico e sostenibile, vale a dire il treno, è una chiara indicazione che proviene dall'Unione Europea, testimoniata anche dal fatto della scelta del Parlamento comunitario di indicare il 2021 come l'Anno europeo delle ferrovie. Dal punto di vista dell'industria, lo sviluppo dell'Alta velocità ferroviaria seguirà i suoi percorsi ma siamo già a livelli di primato, ma le vere opportunità oggi si aprono nello svilup-

po delle nuove tecnologie, alla transizione dai treni alimentati con energie provenienti da materie fossili - cioè la trazione diesel, che pure ha svolto una funzione insostituibile, e semmai può continuare a svolgere anche se con nuove modalità maggiormente ecosostenibili - ai nuovi treni alimentati con batterie elettrolitiche o con la rivoluzionaria tecnologia dell'alimentazione ad idrogeno offrono davvero opportunità che non si possono definire che straordinarie, e per l'intero sistema e potremmo dire per l'intera società, non tanto e non solo per i singoli protagonisti del settore, che pure partecipano al processo di transizione ecologica con il massimo sostegno possibile”, sottolinea ancora Giuseppe Gaudiello. In Italia ci sono ancora 3.977 chilometri di linee non elettrificate, quasi tutte interconnesse con la principale rete ferroviaria nazionale, tranne una quota di circa il 12% (equivalenti a 470 km di binari), in cui un ruolo importante gioca la rete isolata della Sardegna.

infrastrutture ferroviarie, a progetti estremamente importanti e innovativi nel segnalamento ferroviario, che costituiscono uno stimolo anche per le imprese industriali del settore, tutti elementi che possono funzionare da traino per un ruolo nuovamente importante della ferrovia che richiama addirittura la funzione svolta dal treno nella prima rivoluzione industriale”.

Chi parla è Giuseppe Gaudiello, presidente di ANIE-ASSIFERR, l'associazione dei costruttori ferroviari, che è stata uno dei grandi protagonisti della decima edizione di Expo Ferroviaria, a Rho Fiera Milano. Opportunità straordinarie si aprono per un rinnovato sviluppo delle reti secondarie, quelle che - in una certa stagione - stavano addirittura per essere abbandonate.

“Oggi ci sono gli investimenti, ma ci sono anche le condizioni per puntare ad un rinnovato sviluppo del treno, nel Next generation EU la transizione ecologica e l'opzione per l'utilizzo del mezzo di trasporto oggi più ecologico e sostenibile, vale a dire il treno, è una chiara

indicazione che proviene dall'Unione Europea, testimoniata anche dal fatto della scelta del Parlamento comunitario di indicare il 2021 come l'Anno europeo delle ferrovie.

Dal punto di vista dell'industria, lo sviluppo dell'Alta velocità ferroviaria seguirà i suoi percorsi ma siamo già a livelli di primato, ma le vere opportunità oggi si aprono nello sviluppo delle nuove tecnologie, alla transizione dai treni alimentati con energie provenienti da materie fossili - cioè la trazione diesel, che pure ha svolto una funzione insostituibile, e semmai può continuare a svolgere anche se con nuove modalità maggiormente ecosostenibili - ai nuovi treni alimentati con batterie elettrolitiche o con la rivoluzionaria tecnologia dell'alimentazione ad idrogeno offrono davvero opportunità che non si possono definire che straordinarie, e per l'intero sistema e potremmo dire per l'intera società, non tanto e non solo per i singoli protagonisti del settore, che pure partecipano al processo di transizione ecologica con il massimo sostegno possibile”, sottolinea ancora Giuseppe Gaudiello.

Per leggere l'intervista integrale sul magazine Mobility Press [clicca QUI \(www.mobilitypress.it\)](http://www.mobilitypress.it) (tratto a ferpress.it)

“Per lo sviluppo di queste reti si aprono prospettive fino ad ora impensabili. In altri paesi sono già in corso da tempo esperimenti di linee interamente servite da treni alimentati con trazione ad idrogeno o a batteria. Anche in Italia avremo l'esperienza della linea Brescia-Edoardo-Iseo, che Ferrovie Nord Milano ha già stabilito di transitare all'alimentazione ad idrogeno, costruendo anche un'ipotesi di realizzazione di una vera e propria Hydrogen Valley nell'area, contribuendo a creare un vero e proprio sistema, di sviluppo di una nuova prospettiva di società industriale, economica, sociale ma anche ovviamente sostenibile. Si tratta, ancora una volta, di opportunità straordinarie, anche se a noi che viviamo ogni giorno e da anni l'ambizione di sviluppare sempre più le prospettive del mezzo ferroviario, non sfuggono anche i rischi che possono derivare dal ricorso a facili entusiasmi”, argomenta Gaudiello.

Inevitabile domandarsi quali sono i rischi, visti soprattutto da un protagonista dei processi di produzione e sviluppo dei materiali e tecnologie ferroviarie.

“Una transizione di così ampia portata non può essere che una transizione di sistema- spiega Gaudiello -; per alimentare le batterie serve la disponibilità di materie prime che possono diventare sempre più scarse; per produrre l'idrogeno serve un sistema di produzione che a sua volta richiede energie, che devono diventare a loro volta ecologicamente.

Anche in questa edizione di Expo Ferroviaria, l'industria ferroviaria ha dimostrato di essere assolutamente pronta alla transizione ecologica: è all'avanguardia nei sistemi di segnalamento e nei sottosistemi di terra e bordo, ma è all'avanguardia nella produzione di treni sempre più performanti alimentati a batteria, ad idrogeno oppure la grande famiglia dei treni bimodali o trimodali, che sono già in circolazione e su cui probabilmente si investirà ancora.

Ma questo importantissimo processo ha un li-

mite, e cioè che l'evoluzione può essere solo di sistema, la scelta di convertire una linea all'idrogeno implica il coinvolgimento delle amministrazioni locali, delle istituzioni pubbliche e via dicendo.

Occorre, insomma - continua il presidente di ANIE-ASSIFERR - operare ancora una volta con una logica di sistema, favorire un'attenta programmazione degli investimenti, operare secondo strategie che finalmente devono diventare nazionali e - soprattutto - proiettate in uno spazio temporale che non si può esitare a definire storico: l'Alta velocità ferroviaria ha cambiato la società italiana, ma grazie ad una serie di scelte e di sinergie che si sono rivelate convergenti verso un unico obiettivo, che si è rivelato anche di straordinario successo.

Oggi siamo davanti a opportunità forse ancora più importanti: il treno può diventare il motore di una trasformazione a livello energetico, economico, sociale.

Non voglio dire che mi ricorda tanto il ruolo che la ferrovia ha svolto nell'Ottocento, ma il richiamo è inevitabile, se siamo capaci di evitare i rischi e sfruttare le opportunità potremmo aprire davvero grandi pagine per la storia del mezzo ferroviario”, conclude il presidente di ANIE-ASSIFERR, Giuseppe Gaudiello.

Al via EXPO Ferroviaria 2021 nell'Anno europeo delle ferrovie

Taglio del nastro per EXPO Ferroviaria nei padiglioni 16 e 20 di Rho Fiera Milano, l'appuntamento dedicato all'industria ferroviaria internazionale.

All'unico evento fieristico del settore organizzato in Italia partecipano 188 espositori, provenienti da 14 paesi per la decima edizione della manifestazione che si tiene nell'Anno europeo delle ferrovie, identificato dalla Commissione Europea come strumento imprescindibile per la transizione ecologica.



Alla cerimonia di apertura sono intervenuti Luigi Corradi, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia, Aldo Colombo, Direttore Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile della Regione Lombardia, Andrea Gibelli, Presidente di FNM, Marco Piuri, Amministratore Delegato di Trenord, **Giuseppe Gaudiello, Presidente di ASSIFER**, e Mario Virano, Direttore Generale di TELT.

EXPO Ferroviaria, organizzata da Mack-Brooks Exhibitions, leader mondiale nella gestione di eventi commerciali, è fortemente sostenuta da tutto il settore industriale che vede nell'evento milanese un importante appuntamento in cui fare il punto sulle nuove tecnologie e le innovazioni, sugli investimenti, sulle richieste della politica e sul futuro del trasporto merci e passeggeri.

Olaf Freier, Direttore di EXPO Ferroviaria e del Transport Portfolio a Mack-Brooks Exhibitions, commenta: "EXPO Ferroviaria, soprattutto con questa edizione, mostra il suo forte posizionamento e riconoscimento nel settore ferroviario italiano. È qui che l'industria si incontra per scambiare idee sulle tematiche di ambiente, sostenibilità, sicurezza dei passeggeri e della rete e infrastrutture - e per guidare lo sviluppo dell'industria ferroviaria italiana. Quest'anno, per la prima volta, anche sul tema del tunnelling", spiega Olaf Freier. "EXPO Ferroviaria 2021 segna la seconda tappa su tre nel nostro viaggio europeo delle esposizioni ferroviarie, con le quali vogliamo dare un prezioso contributo alla ripresa dei mercati di Italia, Francia e Regno Unito. Invitiamo tutti a sfruttare questa opportunità per rafforzare e far crescere la propria organizzazione".

Per la prima volta EXPO Ferroviaria sarà anche un evento digitale: tutti i visitatori registrati potranno seguire dal sito web <https://digital.expoferroviaria.com/> i seminari, le conferenze e organizzare meeting online. Due esperienze che completano l'offerta dell'evento fieristico, in linea con quanto già organizzato da Mack-Brooks Exhibitions negli altri paesi e durante il periodo di pandemia.

In Italia, ad inizio 2021 è stato varato il PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il documento che il Governo italiano ha predisposto per illustrare come intende gestire i fondi di Next Generation EU post-



pandemia. Suddivide i settori di intervento in 6 missioni principali, tra cui il tema delle infrastrutture e mobilità sostenibili. Investimenti nel campo ferroviario, per puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci, completare i corridoi ferroviari TEN-T e le tratte di valico, potenziare i nodi, le direttrici ferroviarie e le reti regionali e colmare il gap infrastrutturale Nord-Sud.

Di questo e molto altro si discuterà negli spazi di EXPO Ferroviaria anche grazie all'intenso programma di conferenze, seminari, e presentazioni degli espositori, che intensificheranno l'esperienza dei visitatori. In particolare, nella giornata di apertura si terrà il

convegno organizzato da Ferrovie dello Stato Italiane "Anno Europeo della Ferrovia: Europa senza confini", a seguire "In che modo le innovazioni possono creare opportunità a lungo termine per i gestori dell'infrastruttura

ferroviaria?" organizzato da NEVOMO e quello organizzato da TELT "La linea ferroviaria Torino-Lione 150 anni dopo il traforo del Frejus: velocità e sicurezza sotto le Alpi". Mercoledì 29 settembre "La rivoluzione ecologica nel trasporto ferroviario" organizzato da Alstom Ferroviaria, "Dalla trazione diesel ai nuovi treni a batteria e idrogeno" tenuto da CIFI e ASSIFER e l'appuntamento di ANCEFERR "Soluzioni e tecniche di intervento sulle infrastrutture: sostenibilità ambientale, evoluzione e innovazione". Nella giornata conclusiva, avranno spazio il convegno Ferpress "Il treno e il macchinista - Carenze organiche e offerte formative" e "Ferrovie-Aerospaziali: esempi di un'alleanza tecnologica di successo" organizzato da DAC - Distretto Tecnologico Aerospaziale della Campania. Nelle giornate del 29 e 30 settembre si terrà inoltre il Convegno SIG, con due sessioni dal titolo "L'industrializzazione nei processi di realizzazione di infrastrutture in sotterraneo" e "Industrializzazione nei processi di manutenzione e adeguamento delle infrastrutture sotterranee".

Tra le aziende leader partecipanti Alstom Ferroviaria SpA, Colas Rail SpA, Stadler Rail Management AG, Mermec, Knorr Bremse Rail System Italia Srl, ABB SpA, Hitachi Rail STS SpA, Lucchini RS SpA, Wabtec Corporation, Salcef Group SpA, Vossloh Locomotive GmbH, Vossloh Sistemi Srl e Siemens SpA insieme a molti altri nomi del settore.

Gli show partner di EXPO Ferroviaria 2021 rappresentano sia i settori della fornitura e i leader del servizio ferroviario in Italia. Tra questi troviamo Ferrovie dello Stato Italiane, Il Gruppo FNM, FerrovieNord, ANIE-



ASSIFER - Associazione dell'Industria Ferroviaria, ANIAF - Associazione Nazionale Imprese Armamento Ferroviario, ANCEFERR - Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti, ASSTRA - Associazione Trasporti, CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, DR Ferroviaria Italia e SIG Società Italiana Gallerie. NEVOMO è partner delle tecnologie del futuro.

"Sarà la prima volta dall'inizio della pandemia che i principali protagonisti del settore delle infrastrutture e del materiale rotabile si incontreranno di persona ad un evento di questa portata, per connettere e condurre attività commerciali in un ambiente professionale. Abbiamo fatto tutto il possibile per garantire ai nostri partecipanti un evento sicuro, ma anche estremamente

produttivo e stimolante. È stata una strada lunga, ma ce l'abbiamo fatta: ringraziamo i nostri partner e gli espositori per il loro supporto negli ultimi mesi", conclude Olaf Freier.

L'evento è organizzato da Mack-Brooks Exhibitions, che per il settore ferroviario organizza anche Railtex e Infrarail nel Regno Unito e SIFER in Francia, in programma ad ottobre 2021 per sostenere la ripresa del mercato ferroviario europeo. *(comunicato stampa Expo – tratto da ferrovie.it)*

Intervista a Simone Mantero (Knorr-Bremse): il futuro è del treno; l'innovazione è per il treno del futuro

"Ma dove la metteranno la cisterna dell'acqua nelle carrozze dei nuovi Treni Sogno"? La domanda circola insidiosa tra gli esperti e il pubblico intervenuti al convegno di FerPress "Treni, Treni Notte e Treni da sogno", nell'ambito delle ventunesima edizione di Expo Ferroviaria. E la soluzione sembra complicata, e – in ogni caso – difesa peggio dei segreti della Nasa. Gli illustri relatori hanno spiegato tutte le problematiche delle nuove vetture-hotel che devono essere costruite entro il 2023, e Simone Mantero, amministratore delegato di Knorr-Bremse Rail Systems Italia, parla di trasmissione del "cerino acceso", dato che toccherà a lui e alla sua azienda trovare le sospirate soluzioni al problema acqua.

Mantero, in realtà, dorme tra sette guanciali: la sua azienda è leader mondiale per soluzioni e innovazioni in settori vitali per i sistemi ferroviari e non solo; l'azienda, partita 110 anni fa producendo freni (Bremse in tedesco significa freno), oggi è un gruppo multinazionale che fattura 6,2 miliardi di euro e dà lavoro a 29.760 persone nel mondo. E' il primo produttore mondiale di sistemi frenanti per veicoli commerciali e ferroviari ("ogni giorno,

1 miliardo di persone viaggiano su veicoli che utilizzano freni Knorr-Bremse”, sottolinea Mantero), ma produce anche tutta una serie di apparati di cui normalmente ci si accorge solo quando non funzionano.

Le porte dei treni, ad esempio, che pure devono aprirsi e chiudersi migliaia di volte al giorno: per l’attrezzaggio



dei sistemi di apertura porta degli ultimi 94 treni che entreranno in servizio nella mitica Tube di Londra, Siemens si è rivolta ad esempio a Knorr-Bremse. Azienda, però, che produce – insieme a tante altre cose – anche le cabine dei servizi igienici dei treni, e – dove capita – anche dei sistemi doccia. E qui casca l’asino, perché – in genere – le riserve d’acqua sui treni sono limitate: a parte le toilettes (che oramai utilizzano solventi chimici), l’acqua serve per i lavandini e per una, massimo due docce inserite in alcune vetture dei treni di notte luxury. (tratto da *mobilitymagazine* n. 309)

Per leggere l’intervista integrale sul [magazine Mobility Press](#)

A EXPO Ferroviaria la nuova mobilità europea

Il Gruppo FS, con RFI e Trenitalia, presente al panel “Anno Europeo della Ferrovia: Europa senza confini”

EXPO Ferroviaria si è aperta all’insegna dell’Anno Europeo delle Ferrovie, in un momento in cui il treno potrà diventare un volano per la ripresa, la transizione ecologica, la connessione tra persone, beni e territori. Inizia da questa premessa la tre giorni meneghina che farà da vetrina a tecnologie, sistemi di circolazione digitali, prodotti ferroviari e incontri tra i massimi esperti ed aziende di un settore da cui ci si aspetta molto per l’Unione della post-pandemia, che ha messo al centro delle azioni la lotta al cambiamento climatico.

Tra i temi affrontati dal Gruppo FS con le sue società Trenitalia e RFI, il contributo alla creazione di una rete ferroviaria europea, competitiva e interoperabile, unita alla cooperazione internazionale nella pianificazione degli investimenti - molti dei quali provenienti dal PNRR - in un’ottica in cui i grandi corridoi ferroviari avranno



un importate ruolo anche per le merci. Di tutto questo si è parlato nel panel di EXPO Ferroviaria dedicato a FS, dal titolo *Anno Europeo della Ferrovia: Europa senza confini*. Il viaggiare in treno, i suoi benefici attuali e futuri passa attraverso l’interoperabilità, accompagnata da una rivoluzione tecnologica e digitale che coinvolgerà anche la nuova mobilità ferroviaria di cui si discute in questi giorni a Milano.

Nel corso della giornata l’Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di Rete Ferroviaria Italiana Vera Fiorani - che proprio da EXPO Ferroviaria ha annunciato il lancio di 55 bandi di gara del valore di 6 miliardi entro aprile - ha visitato il nuovo “Diamante 2.0”, il treno appartenente

alla flotta diagnostica di RFI, un concentrato di altissima tecnologia che sarà utilizzato per il controllo, la supervisione e la certificazione dell’infrastruttura ferroviaria. “Diamante 2.0” è composto da 8 carrozze e 2 locomotori E404, ed è frutto di un progetto di completo revamping e restyling del materiale ETR 500, pronto tra pochi mesi a viaggiare fino a 300 km/h per monitorare tutti i parametri di efficienza e regolarità dei vari componenti delle infrastrutture ferroviarie, compresa appunto la rete AV. Presente al panel dedicato al Gruppo FS, anche la Presidente di Rete Ferroviaria Italiana Anna Masutti.

Sul fronte del trasporto l’AD e DG di Trenitalia Luigi Corradi ha ricordato che “oggi siamo presenti in cinque Paesi europei, oltre all’Italia. In futuro con la nostra punta di diamante, il *Frecciarossa 1000*, omologato per più reti ferroviarie, possiamo pensare a dei collegamenti che diventeranno la metropolitana d’Europa, dopo quella



d'Italia avviata più di dieci anni fa. Realizzare un'Europa senza confini ferroviari - ha sottolineato Corradi - significa progettare ogni investimento per essere più europei e guardare gli altri Paesi del Continente come il nostro mercato domestico. In questo processo non dobbiamo far mancare la nostra attenzione verso le esigenze dei passeggeri, soprattutto dopo un periodo molto negativo che finalmente stiamo per superare".

Al panel di FS l'intervento del capo della Direzione Tecnica di Trenitalia Marco Caposciutti, che ha ricordato l'attenzione della società di trasporto del Gruppo verso i servizi interoperabili, come ad esempio quello tra Italia e Svizzera, attivo da anni: "Dal punto di vista tecnico, ciò dimostra che l'interoperabilità è veramente possibile, tanto all'estero, quanto in Italia per quello che riguarda il trasporto regionale. Resta comunque il fatto che, per una sempre migliore integrazione, bisognerebbe anche allineare le normative tra Paesi".

Nel salutare il primo giorno di EXPO Ferroviaria 2021, il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ha posto l'accento sul ruolo di primo piano, nei progetti del PNRR per la transizione ecologica e digitale, della "cura del ferro", considerata fondamentale per favorire lo shift modale. "Si stima un risparmio di 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di anidride carbonica. Gli investimenti per questi progetti - ha detto Giovannini - sono di grande rilievo: 25 miliardi di euro per le linee ad alta velocità e alta capacità ferroviaria, comprese la Salerno-Reggio Calabria, la Napoli-Bari, la Palermo-Catania-Messina, 5,5 miliardi per il potenziamento delle reti regionali e gli interventi di elettrificazione, tre miliardi per il potenziamento dei nodi ferroviari, 700 milioni per il piano stazioni al Sud". (tratto da fsnews.it)



Giovannini, appuntamento cruciale per favorire l'incontro e il confronto

"Expo Ferroviaria si apre quest'anno all'insegna della strategia di decarbonizzazione dettata dalla Commissione europea e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che intende attuarla per rendere il nostro Paese più sostenibile e resiliente ai futuri shock e contrastare gli effetti della crisi climatica. Cura del ferro, innovazione, tecnologia, sono termini oggi ricorrenti quando si affrontano i temi legati alla qualità della vita delle persone, al miglioramento della competitività delle imprese, al rispetto dell'ambiente, al superamento del gap infrastrutturale tra le diverse aree del Paese".



Così Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel corso del suo saluto ad inizio lavori di EXPO Ferroviaria 2021. "Nei progetti del Pnrr per la transizione ecologica e digitale la

cura del ferro per favorire lo shift modale ha un ruolo di primo piano: si stima un risparmio di 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di anidride carbonica. Gli investimenti per questi progetti sono di grande rilievo: 25 miliardi di euro per le linee ad alta velocità e alta capacità ferroviaria, comprese la Salerno-Reggio Calabria, la Napoli-Bari, la Palermo-Catania-Messina, 5,5 miliardi per il potenziamento delle reti regionali e gli interventi di elettrificazione, 3 miliardi per il potenziamento dei nodi ferroviari, 700 milioni per il piano stazioni al Sud.

Ricordo anche gli investimenti per il rinnovo dei treni del trasporto pubblico locale e dei treni intercity e il rinnovo di materiale rotabile per il trasporto delle merci.

Expo Ferroviaria 2021, con i 188 espositori provenienti da 14 Paesi, rappresenta un appuntamento cruciale per favorire l'incontro e il confronto tra le nuove esigenze di mobilità delle persone e delle merci, che anche la crisi pandemica da Covid-19 ha fatto emergere in tutta la loro urgenza, e gli strumenti che la tecnologia di ultima generazione può offrire per soddisfarle".



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Fiorani (RFI), 55 bandi di gara da 6 miliardi entro aprile

Rete Ferroviaria Italiana da qui ad aprile lancerà 55 bandi per gare di varia natura e portata, tali da aprire il mercato ad un ampio ventaglio di operatori, il tutto per un importo complessivo di 6 miliardi di euro. Ad annunciarlo l'amministratrice delegata e direttrice generale di RFI (Gruppo FS), Vera Fiorani, nel corso del panel ospitato a Milano da EXPO Ferroviaria dal titolo Anno Europeo della Ferrovia: Europa senza confini.

"In queste settimane si sta lavorando perché tutti i progetti ferroviari inclusi nel PNRR e ancora non ultimati, lo siano entro il 15 gennaio per avviare così il loro iter approvativo che le nuove norme introdotte dal legislatore vogliono si completi in tempi certi e contenuti, compatibili con quelli richiesti dall'Unione Europea", ha proseguito Fiorani. "Unione che ha molto apprezzato il PNRR italiano, e lo ha fatto per bocca dei suoi rappresentanti anche durante gli incontri avvenuti sul Connecting Europe Express, il treno che sta percorrendo tutta l'Europa nell'anno europeo della ferrovia".

"Il PNRR italiano – ha evidenziato l'AD di RFI – è da assumere a modello, ha riconosciuto la Comunità Europea, per ambizione e completezza di visione strategica riguardo al potenziamento della modalità ferroviaria, la più sostenibile di tutte e non soltanto sul piano ambientale. (tratto da *ferpress.it*)

Anie-Assifer e CIFI, un summit per la transizione ecologica

"La transizione ecologica. Dalla trazione diesel ai nuovi treni a batteria e idrogeno": Anie Assiferr l'associazione delle industrie ferroviarie e CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), hanno organizzato a Expo Ferroviaria un vero e proprio summit sui temi della transizione ecologica nel settore ferroviario, chiamando a confronto università, ricercatori, le imprese costruttrici di materiale ferroviario, e le imprese esercenti il servizio ferroviari. L'importantissimo convegno ha costituito un'occasione unica ed è stato trasmesso anche via web; il tema della transizione è stato esaminato in tutti i suoi aspetti, in parte ancora problematici. Il confronto è partito dall'esame dei presupposti scientifici della produzione di energie attraverso batterie elettrolitiche o celle alimentate con idrogeno.

Una relazione introduttiva del presidente del CIFI, Maurizio Gentile, ha riassunto tutte le questioni che rimangono da risolvere per assicurare la possibilità di fruire di energie alternative, rinunciando alle inquinanti e climalteranti energie provenienti da carbone o petrolio. I progressi nel campo della produzione dei materiali sono impressionante: uno smartphone oggi è alimentato da batterie micronizzate che pesano cento o mille volte meno delle batterie delle origini, e anche il convegno ha stabilito che oramai – a livello tecnico – batterie ed idrogeno sono in grado di garantire la funzionalità e l'alimentazione dei pesanti convogli ferroviari con gli identici livelli di prestazioni oggi garantite dalla trazione diesel. I problemi nascono nella produzione a monte sia degli elettroliti che devono far funzionare le batterie che nella generazione dell'idrogeno, che deve prodotto con fonti energetiche a loro volta sostenibili per garantire la complessiva neutralità ambientale della transizione ecologica.

Il convegno è stato ricchissimo di indicazioni: due docenti del Dipartimento Meccanica e Energia del Politecnico di Milano hanno illustrato le problematiche tecniche, ma anche le straordinarie opportunità che la transizione verso nuove forme di alimentazione energetica possono offrire allo sviluppo degli stessi servizi ferroviari, facendo rivivere al settore le stesse capacità di espansione degli albori.

I costruttori ferroviari hanno presentato i loro treni alimentati a batterie o ad idrogeno, oppure – in un settore in enorme espansione- treni bimodali o addirittura trimodali (elettrico dove esiste la catenaria, diesel nei tratti extraurbani, batterie o idrogeno nei tratti urbani e metropolitani). L'evoluzione del settore vede schierati sullo stesso fronte costruttori e imprese esercenti i servizi ferroviari, in grado di garantire grandi progressi soprattutto nel settore dell'idrogeno, il più problematico.

In Italia saranno le Ferrovie Nord Milano a sperimentare la transizione dalla trazione diesel all'idrogeno sulla linea Brescia-Edolo-Iseo con 14 treni, in un'area che diventerà una "Hydrogen Valley" per produrre la fonte energetica con processi egualmente sostenibili. Il convegno ha stabilito che l'evoluzione può essere solo di sistema, come sottolineato anche dal presidente di Anie-Assiferr, Giuseppe Gaudiello. Il treno e la ferrovia

tornano ad essere protagonista di una nuova rivoluzione industriale come nell'Ottocento, anche se limitata alle fonti energetiche, che – in breve tempo- potrebbe portare ad enormi progressi nella produzione dell'idrogeno o del miglioramento delle prestazioni delle batterie. La transizione ecologica è da un lato inevitabile, ma anche una straordinaria occasione di opportunità, hanno sottolineato in conclusione CIFI e Anie-Assiferr. (tratto da ferpress.it)

L'esperienza di Trenitalia con i treni ibridi tra presente e futuro

Tra i webinar più interessanti che si sono tenuti a Expo Ferroviaria 2021 c'è senz'altro quello organizzato dal CIFI dal titolo "La Transizione Tecnologica. Dalla trazione Diesel ai nuovi treni a batteria e idrogeno".

Tra i partecipanti erano presenti i responsabili delle quattro aziende produttrici di rotabili ibridi, Alstom, CAF, Hitachi Rail e Stadler Rail oltre a Marco Piuri – Amministratore Delegato di Trenord e Marco Caposciutti – Direttore della Direzione Tecnica di Trenitalia.



Particolarmente interessante l'intervento di quest'ultimo che ha iniziato la sua esposizione riportando le prime esperienze di Trenitalia con i BTR 813 in Valle d'Aosta. Una esperienza giudicata positivamente per evitare la rottura di carico garantendo finalmente un servizio continuo tra Aosta e Torino, reso ancora più valido dalla impossibilità di utilizzare il Diesel nel passante del capoluogo piemontese.

Secondo Caposciutti, il prossimo passo per questi convogli sarà l'utilizzo in Comando Multiplo per poter avere a bordo una maggiore capienza.

L'argomento si è quindi inevitabilmente spostato sui nuovi treni Blues, i primi ibridi HMU per Trenitalia. È stato specificato che il funzionamento a batterie servirà per tratte di avvicinamento a stazioni, brevi soste e partenza dalle stazioni, con conseguente abbattimento acustico e risparmio di carburante.

Interessante anche la percorrenza in km con sole batterie con i dati di progetto ad oggi confermati dalle prove in linea su circuito. Un Blues a 3 casse ha percorso rispettivamente a 50, 70 e 100 km/h, 12, 10 e 8 km. Un Blues a 4 casse ha fatto leggermente meno con 11, 9 e 7.

Indipendentemente da questo sono ben evidenti i vantaggi attesi sul servizio e per il cliente finale. Tra essi la maggiore possibilità di fare servizi diretti su percorsi con linee elettrificate e non che comporta un miglioramento del servizio per il passeggero ma anche maggiore efficienza industriale per la possibilità di ridurre gli impianti di manutenzione dedicati al Diesel e i distributori di gasolio. In secondo luogo la possibilità di entrare nelle stazioni di importanti centri storici con le batterie, senza dover installare la linea aerea, ad esempio in un impianto come quello di Siena. In terzo luogo la migliore turnificazione del personale di macchina abbandonando la tradizionale separazione tra "turno Diesel" e "turno elettrico". Da ultimo, non meno importante, la maggiore possibilità di ottenimento di certificati verdi e la relativa contribuzione.

Per quanto riguarda i treni

HMU, Caposciutti ha quindi accennato ai prossimi sviluppi e ai punti di attenzione.

Tra i primi la possibilità di convertire il treno da Diesel/elettrico/batterie

	Treni a Idrogeno	Treni a Batterie
Efficienza	30-40%	70-90%
Vita utile	30 anni	30 anni (Necessità di sostituzione batterie per perdita capacità nel tempo)
Architettura sistemi di trazione	Simile a treni elettrici	Simile a treni elettrici
Autonomia	500-600km	70-80km
Costi di manutenzione	Circa 0,95euro/km	Circa 0,95euro/km
Velocità di rifornimento	15 volte superiore a batterie	13 volte inferiore rispetto a idrogeno
Infrastruttura necessaria	Siti di stoccaggio e re fueling	Stazioni di ricarica in grado di erogare potenze elevate

a solo elettrico/batterie, utilizzando spazi e pesi dedicati ai motori Diesel e al serbatoio di gasolio per mettere più batterie. L'obiettivo sarebbe quello di una autonomia di 70/80 km per una soluzione che sarebbe allo studio già per i Blues. Tra i secondi, invece, particolare attenzione viene richiesta al peso per asse del treno, che viste le caratteristiche delle linee non elettrificate non deve superare le 18 tonnellate per asse. In alternativa viene anche proposto di definire la circolabilità tenendo conto sia del parametro peso per asse che peso per metro lineare. Tutto questo tenendo a mente la soluzione treni elettrici/a idrogeno in alternativa agli elettrici/batterie per percorsi non elettrificati più lunghi di 70/80 km.

In conclusione, il Direttore della Direzione Tecnica di Trenitalia "certifica" la complementarietà delle soluzioni idrogeno e batterie che sono da impiegare per profili di missione diversi connessi alla lunghezza del tratto non elettrificato. Entrambi hanno pregi e difetti come evidente nella tabella sottostante ma entrambi devono essere portati avanti. *(tratto da ferrovie.info)*

La rivoluzione verde nel trasporto regionale

A Milano il Gruppo FS con Trenitalia partecipa a due eventi

Sostenibilità, treni ibridi, idrogeno, digitale e le scelte per il futuro della mobilità. Sono i temi principali trattati dal Gruppo FS attraverso Trenitalia, in due eventi a Milano il 29 settembre 2021.



CORRADI: "DAL 2022 NUOVI TRENI REGIONALI IBRIDI SULLE LINEE NON ELETRIFICATE"

"La tecnologia a idrogeno è una opportunità che dobbiamo sfruttare nel medio e lungo termine per migliorare il sistema ferroviario che, essendo per la quasi totalità elettrico, nasce già pienamente sostenibile" ha dichiarato Luigi Corradi, amministratore

delegato e direttore generale di Trenitalia a margine della conferenza sull'idrogeno *The H2 Road to Net Zero* organizzata a Milano da Snam.

"Nel breve termine, dal 2022 – ha aggiunto Corradi – sulle linee non elettrificate arriveranno nuovi treni regionali ibridi con trazione elettrica, diesel e a batterie così da avere emissioni zero durante le soste in stazione e in avvicinamento ai centri storici. In tutto si tratta di circa 100 treni ibridi che viaggeranno nelle regioni italiane migliorando significativamente anche la qualità del viaggio. Le innovazioni garantiscono a tutto il sistema ferroviario, e non solo a Trenitalia, un enorme beneficio in termini di sostenibilità ambientale, ma anche sociale ed economica".

DE FILIPPIS: "INVESTIMENTI PER 6 MILIARDI IN 600 NUOVI TRENI, IL 40% GIÀ IN CIRCOLAZIONE"

La rivoluzione ecologica nel trasporto ferroviario è il titolo della tavola rotonda che ha animato la seconda giornata di Expo Ferroviaria 2021.

È stata l'occasione per fare il punto sulla sostenibilità in tutte le sue forme. Uno dei pilastri fondanti della politica del Gruppo FS. A rappresentare l'azienda al dibattito, il direttore business regionale di Trenitalia Sabrina De Filippis che nel suo intervento ha sottolineato come "da anni progettiamo sistemi di trasporto pensati per rispondere alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Abbiamo investimenti totali per 6 miliardi e 600 nuovi treni regionali, di cui il 40% è già in circolazione – ha proseguito De Filippis – sono convogli costruiti con materiale riciclabile fino al 97% e consumi energetici inferiori del 30%". La sfida è trasferire le persone dall'auto privata al trasporto collettivo e integrato: "abbiamo un 80% di domanda che va in auto privata da conquistare. Se riuscissimo nei prossimi anni a conquistarne il 10% è un risultato importante".



Al dibattito erano presenti tra gli altri anche l'amministratore delegato di Alstom Italia Michele Viale, il ceo di Trenord e direttore generale di FNM, Marco Piuri che hanno approfondito i temi legati all'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto ferroviario e analizzato le prospettive sul futuro della mobilità sostenibile e digitale. *(tratto da fsnews.it)*

Piuri (Trenord), mobilità ferroviaria a idrogeno traina transizione energetica

"Il progetto H2Iseo di Trenord e Gruppo FNM, che prevede già nel 2024 l'ingresso in servizio dei primi treni a idrogeno sui 100km non elettrificati della linea Brescia-Iseo-Edolo, farà della mobilità il traino del processo di transizione energetica ed ecologica dando vita a una filiera dell'idrogeno in questa che diventerà la prima Hydrogen Valley italiana". È quanto affermato da Marco Piuri, Amministratore Delegato di Trenord e Direttore Generale di FNM, oggi al convegno "La rivoluzione ecologica nel trasporto ferroviario" organizzato nell'ambito di Expo Ferroviaria 2021.



"Riduzione dei costi e transizione energetica ed ecologica: questi sono i due capisaldi per imboccare davvero la nuova via dell'idrogeno. Attualmente la produzione dell'idrogeno verde da

fonti rinnovabili costa 10/12 euro al kg: è un prezzo non sostenibile né compatibile con alcun modello di business, che deve scendere a 2 euro. Interlocuzioni avviate a livello europeo ci hanno consentito di rilevare che l'approccio giusto è quello della transizione: occorre mettere a fuoco l'obiettivo finale e i passaggi necessari per raggiungerlo; dopo, è necessario avviare sin da subito azioni che possono avere un impatto anche parziale, ma concorrono allo scopo finale".

"È quello che stiamo facendo in Valcamonica: prima del PNRR, prima del boom di progetti relativi all'idrogeno, abbiamo investito 160 milioni di euro per 14 nuovi treni – i primi 6 in arrivo già dal 2023 per le prove e in servizio dal 2024, poi altri 8. Il treno farà da traino per lo sviluppo di una vera e propria filiera dell'idrogeno, che si estenderà al resto della mobilità e a tutto il territorio".

"I primi passi si sono già compiuti: per il progetto è stato infatti necessario decidere dove e come produrre l'idrogeno, dove stoccarlo, come trasportarlo. Con i maggiori operatori energetici abbiamo deciso che il primo impianto sarà nella stazione di Iseo; per stoccaggio e alimentazione abbiamo scelto una tecnologia steam reforming, con cattura e abbattimento della CO₂: è più green del green, perché non genera emissioni, e costa la metà della produzione da fonte rinnovabile. Questo è gestire la transizione: fare i primi passi e studiare poi gli altri. L'orizzonte ultimo è il 2025, perché vogliamo che tutto sia compiuto per le Olimpiadi programmate per l'anno seguente".

Piuri ha concluso: "Questa tavola rotonda che coinvolge sia operatori del trasporto che istituzioni è emblema del fatto che i progetti per la sostenibilità debbano essere condivisi, per poter essere davvero vincenti". *(tratto da ferpress.it)*

Corradi, Gruppo FS alla sfida europea, ma più concorrenza e più mercato

Nell'anno europeo delle ferrovie, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane puntano ad un'Europa senza frontiere, anche se non si nascondono le difficoltà. È la sintesi dell'importante convegno che il Gruppo ha tenuto a EXPO Ferroviaria su uno dei temi più controversi, l'interoperabilità e l'effettiva possibilità per i treni di superare le barriere e i regolamenti nazionali, perlomeno sulle grandi direttrici della rete TEN-T.

Una prospettiva cui crede in maniera assoluta Luigi Corradi, amministratore delegato e direttore generale di Trenitalia, che ha annunciato l'avvio entro fine anno del servizio col Frecciarossa ETR 1000 tra Milano e Parigi, con 5 treni, anche se l'obiettivo è passare a 8 treni e – soprattutto- ottenere la multioperatività, svolgendo servizi- ad esempio – anche sulla tratta Parigi-Lione.

Corradi ha spiegato che anche il servizio tra Italia e Francia ha dovuto superare numerosissimi ostacoli, di natura regolamentare e di attrezzaggio per l'interoperabilità e l'accesso ai vari sistemi di segnalamento, ma si è dichiarato allo stesso tempo convinto che saranno lo sviluppo del mercato e della concorrenza, le scelte e le preferenze dei viaggiatori che premieranno l'uno o l'altro servizio a favorire la soluzione dei molti problemi e il superamento dei vari ostacoli che oggi si frappongono



alla costruzione di una vera rete ferroviaria europea.

In precedenza, Marco Caposciutti, di Trenitalia, aveva spiegato che vari esempi di interoperabilità (soprattutto ai confini, ad esempio con Svizzera, Austria, Slovenia e altri) sono già in opera da vario tempo, ma una volta superati i problemi tecnici con l'attrezzaggio di locomotori ecc., rimangono da affrontare i problemi della interoperabilità degli equipaggi, anche su stanno facendo degli sforzi affinché - ad esempio - un treno che da Milano arriva a

Zurigo non debba effettuare il cambio macchinisti a Chiasso. Per percorrere il tragitto tra Milano e Parigi l'ETR 1000 deve essere attrezzato con cinque sistemi interoperabili per l'alimentazione elettrica e i vari apparati di sicurezza e segnalamento.

Gli altri partecipanti al convegno, Maurizio Manfellotto (Anie-Assiferr e Hitachi); Gianluca Erbacci, presidente Alstom Europa; Vito Pertosa, Ceo di MerMec Group; e Carmine Zappacosta, amministratore delegato di Italcertifer, hanno tutti auspicato che diventi effettivo il processo di unificazione della rete europea e lo sviluppo di un autentico mercato continentale. *(tratto da ferpress.it)*

Viale: "Idrogeno sarà motore importante per l'Italia. Effetto volano da PNRR"

Intervista all'amministratore delegato e direttore generale Alstom Italia

"Oggi Alstom è presente in Italia con più di 3.500 persone e continueremo a crescere. La grande sfida del futuro è creare una mobilità sostenibile e digitale. E l'idrogeno è una grande opportunità, non solo per il settore ferroviario ma per tutto il paese. Credo possa essere una interessante rivoluzione per assumere un ruolo strategico in Europa sui sistemi di mobilità. Ma per raggiungere questi obiettivi bisogna fare sistema". È quanto afferma Michele Viale, amministratore delegato e direttore generale Alstom Italia, in occasione dell'Expo Ferroviaria, in scena dal 28 al 30 settembre a Rho Fiera Milano.

La sostenibilità è al centro del dibattito dell'Expo Ferroviaria. Entro il 2023 avete annunciato il primo treno a idrogeno in servizio in Italia. Ritiene che l'idrogeno guiderà la transizione ecologica della mobilità?

"Il trasporto ferroviario è già di per sé sostenibile in quanto il 70% delle linee sono già elettrificate quindi sicuramente questo è un aspetto importante che si respira all'interno della Fiera. L'idrogeno credo sarà un motore importante soprattutto per l'Italia. Noi avremo il primo treno nel 2023 e credo che questo possa fare da leva per creare un sistema, partendo dall'Hydrogen Valley ovvero la Brescia-Iseo-Edolo, per fare sì che l'idrogeno diventi un metodo importante per trasportare passeggeri e per facilitare la mobilità. Bisogna creare un sistema perché credo che all'interno della Hydrogen Valley, e non solo, si possano inserire altri mezzi di trasporto, dalle automobili ai bus. Il treno ha il grande vantaggio di avere una definizione dei consumi



abbastanza chiara per cui permette di dimensionare la produzione di idrogeno per poi inserire altri tipi di soluzioni al di sopra del trasporto ferroviario".

In che misura il PNRR aiuterà ad accelerare questa rivoluzione ecologica?

"Io credo che abbia un'importanza fondamentale. Gli investimenti sono tantissimi, una parte di questi è dedicata anche agli investimenti sull'idrogeno, quindi avrà un effetto volano: permetterà a tutti gli stakeholder del sistema italiano di lavorare in questa direzione. Quanto è stato messo nel PNRR, soprattutto sul fronte della sostenibilità, è molto importante per accelerare questo processo. L'Italia ha un grande bisogno di idrogeno per creare un sistema di trasporto differente rispetto a prima. Noi non abbiamo risorse fossili, non abbiamo altre tipologie di possibilità, e lavorare sull'idrogeno ci permetterebbe di svincolarci da altri tipi di produzioni che oggi non sono nelle nostre capacità in Italia".

Rimanendo in Italia, cosa prevede il Piano strategico per lo sviluppo del sito di Vado Ligure?

"Il Piano strategico che abbiamo presentato la scorsa settimana è basato su due grandi pilastri. Il primo è quello di mantenere la produzione delle locomotive italiane. Il secondo punta a creare una nuova missione al sito che riguarderà attività di manutenzione e service. Questo permetterà di garantire per parecchi anni un importante battente, una visibilità al sito, in quanto le attività di manutenzione e service hanno una visibilità di lunga durata". [Ascolta l'intervista a Viale](#) (tratto da [teleborsa.it](#))

Mobilità sostenibile e digitale è la sfida: bisogna fare sistema

Alstom cresce in Italia investendo sulla mobilità sostenibile e punta ad assumere circa 150 persone nei prossimi 18 mesi. I piani di sviluppo della multinazionale richiedono soprattutto competenze Stem, quindi, ingegneri, fisici e matematici, da assumere nelle sedi di Savigliano (Cuneo), Bologna, Bari, e Roma. A fare il punto sulla strategia di Alstom in Italia è il direttore generale, Michele Viale, in occasione della tavola rotonda "La rivoluzione ecologica nel trasporto ferroviario", organizzata nell'ambito di Expo Ferroviaria.

"Oggi Alstom è presente in Italia con più di 3.500 persone e continueremo a crescere", ha detto Viale, che è anche



presidente e a.d. di Alstom Ferroviaria, sottolineando che "la grande sfida del futuro è creare una mobilità sostenibile e digitale". E "l'idrogeno è una grande opportunità, non solo per il settore ferroviario ma per tutto il paese. Credo possa essere una interessante rivoluzione - spiega Viale - per assumere un ruolo strategico in Europa sui sistemi di mobilità". Per raggiungere questi obiettivi "bisogna fare sistema", afferma il manager, sottolineando anche la necessità "di una normativa e delle competenze". Alstom "è all'avanguardia rispetto ai competitor" sui treni ad idrogeno: "già nel 2016 - spiega Viale - abbiamo immaginato una trasformazione del trasporto da grey a green e di creare un treno a idrogeno". Oggi, grazie all'accordo con Ferrovie Nord Milano e Trenord, l'Italia nel 2023 avrà il primo treno a idrogeno, che percorrerà la Valcamonica, nello specifico, la tratta Brescia-Iseo-Edano. Un importante balzo in avanti verso una mobilità sostenibile, ma "la vera sfida è mettere a terra la filiera e consentire una produzione di idrogeno a un prezzo sostenibile", evidenzia aggiunge Piuri, il ceo di Trenord e dg di Fnm, Marco Piuri, intervenendo alla tavola rotonda organizzata da Alstom. "Oggi - spiega - l'idrogeno prodotto da fonte rinnovabile costa 10-12 euro al chilo, ma si può già produrre da biomasse a un costo che è circa la metà. L'ipotesi è che debba arrivare a 2 euro al chilo". "Noi vogliamo partecipare a questo tipo di processo ed è per questo che il gruppo Fnm è impegnato nell'attività di produzione dell'idrogeno con centrali in Valcamonica". Anche secondo Piuri, bisogna "fare sistema" e serve "chiaro segnale in termini di politiche di sostegno" sull'idrogeno. Dal settore ferroviario può partire "una rivoluzione" perché "il treno consente di attivare un processo, quello della trasformazione dell'idrogeno, che può essere esteso ad altri mezzi di trasporto", sottolinea Marco

Barale, direttore commerciale & business development di Alstom Italia. Intervenendo al dibattito, il direttore business regionale di Trenitalia, Sabrina De Filippis, sottolinea che "da anni progettiamo sistemi di trasporto pensati per rispondere alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica". In questo momento "abbiamo investimenti totali per 6 miliardi e 600 nuovi treni, di cui il 40% è già in circolazione. Sono treni costruiti con materiale riciclabile fino al 97% e consumi energetici inferiori del 30%". La "sfida è conquistare chi viaggia con la propria auto: "abbiamo un 80% di domanda che va in auto privata da conquistare. Se riusciamo nei prossimi anni a conquistarne il 10% è un risultato importante" (tratto da ansa.it)

L'evoluzione della mobilità secondo Siemens a Expoferroviaria 2021

Siemens presenta a Expoferroviaria 2021 le tecnologie che abilitano la trasformazione digitale della mobilità ferroviaria, rendendola più sostenibile, resiliente e interconnessa.



"Siamo qui a Expoferroviaria 2021 per raccontare la nostra idea di mobilità evoluta, che dovrà necessariamente diventare sempre più resiliente, digitalizzata e integrata con le città e i centri urbani di oggi e di domani. Oggi la tecnologia Siemens non solo è in grado di accelerare la trasformazione digitale del settore ferroviario ma anche di abilitare un nuovo paradigma tecnologico, che punta al miglioramento complessivo della qualità della vita e della mobilità dei cittadini, il tutto nel pieno rispetto dell'ambiente," così dichiara Pierfrancesco De Rossi, Presidente e CEO ad interim di Siemens in Italia.

Sul fronte rolling stock, Siemens mette in mostra la locomotiva di punta Vectron MS (Multisistema) che, grazie alle omologazioni internazionali ottenute, rappresenta la soluzione ideale per sfruttare al massimo le potenzialità offerte dai corridoi europei TEN-T. Nell'ambito Mobility-as-a-Service (MaaS), il portfolio digitale Intermodal Solutions di Siemens abilita un nuovo approccio per l'integrazione agile del trasporto pubblico, a livello locale e nazionale, con i servizi di mobilità condivisa. Una soluzione innovativa orientata verso un concetto di mobilità evoluta, oggi in fase di implementazione in Olanda e Spagna.

Ponendo l'accento sul tema intermodalità, l'azienda presenta in fiera una parte del proprio portfolio dedicato alla mobilità elettrica. In mostra sullo stand la colonnina Sicharge AC22 e la wallbox Versicharge, due soluzioni particolarmente adatte nei contesti ferroviari quali per esempio i parcheggi delle stazioni di medie e grandi dimensioni.

Per quanto riguarda l'elettificazione, Siemens porta in fiera i prodotti e le soluzioni all'avanguardia specifici per il settore ferroviario: dalla nuova protezione in corrente continua digitale Sitrans MDC che garantisce le più elevate prestazioni nella gestione dei guasti elettrici afferenti alla linea di contatto per valori di tensione da 750 V fino a 3 kV al quadro di media tensione isolato in gas 8DJH ideale per l'impiego in ambienti gravosi (umidi, salini, corrosivi) quali sono numerosi tratti della linea ferroviaria; fino alla completa Railway Cabinet equipaggiata con il meglio del portfolio Siemens tra cui gli interruttori scatolati 3VA, i modulari Sentron e i contattori Sirius 3RT. Prodotti performanti, realizzati con l'impiego di materiali caratterizzati dal massimo grado autoestinguento che non rilasciano alcuna emissione di fumi opachi e nocivi in caso di combustione, in piena ottemperanza delle prescrizioni della EN 45545-2 e UNI CEI 11170-3. Inoltre, i dispositivi Siemens garantiscono un'elevata



resistenza alle vibrazioni e agli urti (come da IEC 61373) e sono progettati per garantire la massima efficienza anche in situazioni climatiche estreme.

In ambito antincendio, l'azienda presenta i rivelatori di fumo Cerberus OOH740 dotati di tecnologia ASA che consente, attraverso una serie di algoritmi interni, di garantire un'alta affidabilità e immunità ai falsi allarmi. Valore aggiunto di questi prodotti per le applicazioni ferroviarie risiede nella semplicità e affidabilità nell'installazione anche in ambienti particolarmente gravosi. Altra soluzione proposta in fiera è la rivelazione di



fumo a campionamento d'aria con centrali ad aspirazione FDA221 e FDA241. Questi dispositivi soddisfano le certificazioni richieste in ambito ferroviario e garantiscono anch'essi una grande affidabilità in termini di falsi allarmi.

Ampiamente riconosciuti e apprezzati nel comparto industriale italiano e internazionale, in mostra a Expoferroviaria 2021 anche i prodotti e le soluzioni di punta Siemens – quale per esempio il PLC Simatic S71500 – per l'automazione a 360 gradi. Dotati di tutti i certificati necessari per l'implementazione a bordo dei treni e lungo le linee, i dispositivi Siemens contribuiscono alla trasformazione digitale del settore facendo leva sull'automazione e l'integrazione di

tutti i processi nel mondo ferroviario.

Troviamo infine sullo stand una rappresentazione del sistema di supervisione, telecontrollo e data acquisition (SCADA) degli impianti fissi per la trazione elettrica della rete ferroviaria 3 kVcc – che si estende per oltre 12.000 km – sviluppata e costantemente aggiornata attraverso una collaborazione ormai ultradecennale tra Siemens e Rete Ferroviaria Italia (RFI). *(tratto da automazione-plus.it)*

Focus Knorr-Bremse su soluzioni sempre più eco-compatibili, efficienti e sicuri per il treno del futuro

Milano, 29 SET – Anche quest'anno Knorr-Bremse, leader mondiale del mercato dei sistemi frenanti e di altri sottosistemi per veicoli ferroviari e commerciali, è presente ad EXPO Ferroviaria di Milano, la più importante fiera italiana dedicata all'industria ferroviaria.

Knorr-Bremse e le altre aziende del gruppo presenteranno al settore un'ampia gamma di soluzioni di sistema mirate a promuovere e consolidare ulteriormente la sostenibilità ambientale e l'efficienza energetica del settore ferroviario nel suo ruolo di modalità di trasporto chiave del futuro, tra cui tecnologie per la frenatura senza usura ed "a bassa rumorosità e per la riduzione dei consumi energetici dei veicoli ferroviari.

"La Eu Next Generation ed il Green Deal europeo chiedono una mobilità sempre più sostenibile – afferma Simone Mantero, amministratore delegato di Knorr-Bremse Rail Systems Italia – e Knorr-Bremse grazie all'innovazione tecnologica ed alla digitalizzazione gioca un ruolo chiave per plasmare il futuro del trasporto passeggeri e merci in tutto il mondo"

L'urbanizzazione impone la necessità di sempre maggiori capacità di trasporto ferroviario. Avvalendosi di design compatti e nuovi materiali, Knorr-Bremse sta sviluppando soluzioni finalizzate ad incrementare la capacità di trasporto passeggeri e merci mantenendo, al contempo, gli stessi livelli di funzionalità, consumi e sicurezza.

Grazie all'approccio basato sul Reproducible Brake Distance, la divisione veicoli ferroviari di Knorr-Bremse sta integrando un innovativo sistema di controllo della decelerazione dotato di sistemi di protezione anti-slittamento sempre più sofisticati e sistemi di gestione dell'aderenza ruota-rotaia ottimizzati e, ora, applicabili ai treni nella loro interezza. Attentamente combinate e coordinate, queste tecnologie preparano il terreno per una riduzione della headway tra treni successivi senza compromessi a livello di sicurezza, garantendo la totale prevedibilità e pianificabilità della distribuzione dello spazio di frenatura. Da un lato, ciò renderà possibile la programmazione di orari ferroviari caratterizzati da più brevi intervalli tra i treni, consentendo di incrementare la capacità di linea senza dover ricorrere ad infrastrutture aggiuntive. Dall'altro, fornirà gli strumenti necessari

a compensare eventuali ritardi incrementando la stabilità della rete esistente. E, ultimo, ma non per importanza, tali sistemi vengono inquadrati come parte integrante di un esercizio ferroviario automatizzato sempre più esteso.

Il sistema di controllo del freno, CubeControl è parte integrante del Reproducible Brake Distance supportando la connettività sulle moderne reti basate sul sistema ETH e l'implementazione di sistemi di Condition Based Maintenance (CBM manutenzione secondo condizione). Tuttavia, lo sviluppo più importante è quello di carattere sistematico. I prodotti della famiglia CubeControl si sono ormai da tempo evoluti oltre quelli che sono i confini delle applicazioni concepite esclusivamente per i treni delle metropolitane. Il sistema sta, infatti, trovando applicazione anche su altre piattaforme veicolari come quelle dei servizi ferroviari regionali ed urbani così come su treni ad alta velocità, rendendo disponibile la sua intera gamma di vantaggi anche al settore della lunga percorrenza. Per maggiori approfondimenti [clicca qui](#). (tratto da [ferpress.it](#))



SPII ad Expo Ferroviaria 2021 ha presentato il futuro delle cabine di guida

Roma, 13 OTT – SPII Spa dal 2015 è il centro di competenza per le interfacce uomo-macchina del gruppo multinazionale tedesco Schaltbau e da decenni progetta e produce Banchi di Manovra e Dispositivi di guida per ogni genere di veicolo ferroviario.



Ad Expo 2021 ha presentato due importanti novità: Intelliarm e V-Desk.

Intelliarm è una postazione di guida che stravolge i paradigmi tradizionali: un bracciolo che permette di avere tutti i comandi letteralmente "a portata di mano" e di liberare completamente il cono di visibilità anteriore. Si tratta del risultato di studi ergonomici molto approfonditi che, partendo dalle esigenze

del macchinista, hanno portato alla definizione di un nuovo layout di cabina.

Intelliarm, insignito del Red Dot Design Award 2021, rappresenta il punto di arrivo di un percorso che ha visto coinvolgere migliaia di macchinisti da tutto il mondo per arrivare alla definizione di nuove cabine di guida più ergonomiche ed al tempo stesso molto più razionali dal punto di vista dell'assemblaggio e della manutenibilità.



Ad Expo Ferroviaria era esposta la versione ad un bracciolo per Tram e Metropolitane. Per veicoli ferroviari, per cui è prevista la guida a due mani, è disponibile la versione a doppio bracciolo.

V-Desk è un sistema digitale immersivo che, attraverso la realtà virtuale, consente di progettare e validare le cabine di guida del futuro coinvolgendo i macchinisti fin dalle prime fasi di progetto.

Si tratta di tecnologia attualmente utilizzata nel mondo automotive per la progettazione di veicoli premium.

SPII, in partnership con Italdesign, propone questa soluzione per la progettazione e la validazione delle cabine di guida con l'ambizione di ridurre a poche settimane la durata di processi che generalmente richiedono mesi per la verifica, tramite mockup fisiche, degli aspetti estetici ed ergonomici. Potendo vedere ed addirittura "toccare" tutti i componenti della cabina di guida molto prima della costruzione, sarà possibile ipotizzare e validare le soluzioni tecniche in anticipo ottenendo così risultati migliori ed in tempi nettamente inferiori. (tratto da [ferpress.it](#) – [ferrovie.info](#))



Svelato il futuro tram di Milano. Atm e Stadler presentano il mock-up

Presentato in occasione di Expo Ferroviaria 2021, exhibition dell'intero settore, il nuovo tram di Milano. Atm e Stadler Valencia hanno infatti "svelato" il mock-up del Tramlink, il futuro veicolo che rinnoverà la flotta tram di Atm.

La consegna del primo esemplare è prevista entro il 2022 e, dopo il necessario e consueto periodo di collaudo, entrerà in servizio nella primavera 2023. La gara per la fornitura dei tram è stata aggiudicata a Stadler Valencia, e prevede la consegna di 80 mezzi, di cui 50 per il servizio urbano e 30 per quello interurbano, per un investimento complessivo che ammonta a 172,6 milioni di euro.

Si tratta di mezzi tecnologicamente all'avanguardia, con sistemi di infomobilità in tempo reale e di videosorveglianza. Andranno a sostituire progressivamente i tram più datati, ad eccezione delle 125 Carrelli, simboli storici di Milano.

Tra le innovazioni, in queste carrozze comunicanti saranno installati 4 monitor, ciascuno dei quali mostrerà l'indicazione delle fermate e del percorso, e informazioni generali sullo stato della mobilità cittadina. Inoltre 10 telecamere interne anche lungo tutto il corridoio, saranno collegate con la centrale Security di Atm per garantire un presidio costante e di conseguenza una maggiore sicurezza per tutti i passeggeri.

I veicoli saranno lunghi 25 metri, con disponibilità di 66 posti a sedere e bidirezionali, per permettere l'inversione di marcia in caso di necessità e l'ottimizzazione dei capolinea tranviari di nuova realizzazione. Sono dotati di carrelli, cosiddetti "pivotanti", che consentono una migliore gestione delle curve e una riduzione delle emissioni acustiche, migliorando così il comfort di viaggio.

Tramlink sarà inoltre completamente accessibile in quanto dotato di pianale ribassato, per rendere più agevoli la salita e la discesa ai passeggeri con disabilità motoria.

L'acquisto di questi tram si inserisce nel più ampio piano di investimenti di Atm che prevede il rinnovo dell'intero parco mezzi di bus, tram e filobus, con l'obiettivo di supportare il processo di transizione ecologica in corso dell'Azienda e di Milano. Entro la fine del 2021 la flotta green in circolazione sarà composta da 170 bus elettrici, 154 ibridi e 3 a idrogeno, ai quali si aggiungono i nuovi 30 filobus "Trollino", già in servizio.

L'obiettivo del piano "Full Electric" di Atm prevede, entro il 2030, una flotta di 1200 bus completamente elettrici, che porteranno alla riduzione del consumo di gasolio pari a 30 milioni di litri all'anno e delle emissioni di CO2 pari a 75mila tonnellate all'anno.

Una rivoluzione tecnologica e culturale che cambia il futuro della mobilità, per una città sempre più smart e sostenibile. *(tratto da ferpress.it)*

Milano, ecco il tram del futuro: a Expo Ferroviaria presentato "Tramlink"

Tante le novità introdotte sui mezzi del trasporto pubblico meneghino: dalle telecamere di sicurezza agli schermi per monitorare il traffico

Tramlink, i nuovi esemplari dei tram milanesi

Milano - Presentato oggi, in occasione di Expo Ferroviaria 2021, la vetrina italiana per le tecnologie,

i prodotti e i sistemi ferroviari, il nuovo tram

di Milano. Atm e Stadler Valencia hanno

infatti "svelato" il mock-up del Tramlink, il

veicolo del futuro con cui l'azienda dei

trasporti milanese ha intenzione di

proseguire nella sua rivoluzione "green".

La consegna del primo esemplare è prevista

entro il 2022 e, dopo il necessario e consueto

periodo di collaudo, la nuova flotta entrerà in

servizio nella primavera 2023. La gara per la

fornitura dei tram è stata aggiudicata a Stadler Valencia, la cugina iberica di Atm, e prevede la

consegna di 80 mezzi, di cui 50 per il servizio urbano e 30 per quello interurbano, per un investimento



complessivo che ammonta a 172,6 milioni di euro. Si tratta di mezzi tecnologicamente all'avanguardia, con sistemi di infomobilità in tempo reale e di videosorveglianza. Andranno a sostituire progressivamente i tram più datati, ad eccezione delle 125 Carrelli, simboli storici di Milano.

Tra le innovazioni, in queste carrozze comunicanti saranno installati 4 monitor, ciascuno dei quali mostrerà l'indicazione delle fermate e del percorso, e informazioni generali sullo stato della mobilità cittadina. Inoltre, 10 telecamere interne saranno collegate con la centrale Security di Atm per garantire un presidio costante e di conseguenza una maggiore sicurezza per tutti i passeggeri. I veicoli saranno lunghi 25 metri, con disponibilità di 66 posti a sedere e bidirezionali, per permettere l'inversione di marcia in caso di necessità e l'ottimizzazione dei capolinea tranviari di nuova realizzazione.

Un dettaglio interno del nuovo "Tramlink"

Sono dotati di carrelli, cosiddetti "pivotanti", che consentono una migliore gestione delle curve e una riduzione delle emissioni acustiche, migliorando così il comfort di viaggio. Tramlink sarà inoltre completamente accessibile in quanto dotato di pianale ribassato, per rendere più agevoli la salita e la discesa ai passeggeri con disabilità motoria. L'acquisto di questi tram si inserisce nel più ampio piano di investimenti di Atm che prevede il rinnovo dell'intero parco mezzi di bus, tram e



filobus, con l'obiettivo di supportare il processo di transizione ecologica in corso dell'Azienda e di Milano.

Entro la fine del 2021 la flotta green in circolazione sarà composta da 170 bus elettrici, 154 ibridi e 3 a idrogeno, ai quali si aggiungono i nuovi 30 filobus "Trollino", già in servizio. L'obiettivo del piano "Full Electric" di Atm prevede, entro il 2030, una flotta di 1200 bus completamente elettrici, che porteranno alla riduzione del consumo

di gasolio pari a 30 milioni di litri all'anno e delle emissioni di CO2 pari a 75mila tonnellate all'anno. Una rivoluzione tecnologica e culturale che cambia il futuro della mobilità, per una città sempre più smart e sostenibile. *(tratto da ilgiorno.it)*

Nasce "Asstra Rail", consorzio per lo sviluppo tecnologico delle aziende del comparto ferroviario

Parte con 10 aziende, di cui 6 del settore interconnesso e 4 isolate. «Ma siamo fiduciosi che il perimetro si amplierà rapidamente consentendo»

Nasce consorzio "Asstra Rail", consorzio per lo sviluppo di sinergie e strategie comuni per aumentare l'efficienza e la presenza sul mercato delle aziende del comparto ferroviario attraverso l'ottimizzazione delle risorse e la condivisione di tecnologie e competenze.

«Esistono eccellenze e margini di incremento della capacità produttiva a vantaggio della qualità per l'utente finale e ASSTRA intende accompagnare questo processo di crescita», ha detto Andrea Gibelli, presidente di ASSTRA, associazione nazionale delle aziende del trasporto pubblico locale, in apertura della conferenza dedicata a "Le prospettive del trasporto ferroviario dopo la pandemia" tenuta in occasione di EXPO Ferroviaria 2021- 10a Esposizione internazionale per le tecnologie, prodotti e sistemi ferroviari che si è tenuta alla Fiera Milano-Rho dal 28 al 30 settembre.

«Con “ASSTRA Rail” oggi partiamo con 10 aziende, di cui 6 del settore interconnesso e 4 isolate, ma siamo fiduciosi che il perimetro si amplierà rapidamente consentendo un ulteriore importante salto di qualità al comparto. Nasce un interlocutore che mette a sistema capacità, know-how e attività, che oggi le nostre aziende tendono ad affrontare individualmente. “ASSTRA Rail” risponde infatti all'esigenza da sempre avvertita di raggiungere un'adeguata massa critica sul mercato, anche tramite la costituzione di una centrale di acquisto e lo sviluppo di professionalità, oggi possibile grazie ad ASSTRA che opera come catalizzatore» ha aggiunto Massimo Nitti, presidente sezione Trasporto ferroviario ASSTRA.

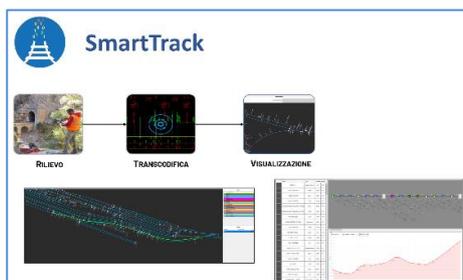
«Il vantaggio strategico per il TPL risiede qui: siamo più centrati, più in grado di muovere persone, più competitivi a svuotare le città rispettando la dimensione umana e sostenibile del vivere comune. Per questo accettiamo oggi la sfida di soddisfare la crescente domanda di chi considera il mezzo collettivo di trasporto su sede fissa la regola e non l'eccezione.

Altrimenti l'innovazione tecnologia e le abitudini che nel secolo scorso ci hanno spinto a utilizzare ognuno il proprio mezzo creeranno il vantaggio immediato di avere una riduzione degli inquinanti, ma senza migliorare la qualità della vita nelle grandi aree urbane in cui l'OCSE attende nel 2050 vivrà oltre il 50% della popolazione del Nord del Mondo e fino all'80% nel Sud», ha concluso Gibelli. *(tratto da ilsole-24 ore.it)*



Premiati a EXPO Ferroviaria i “DITECFER Railway Innovation Leaders 2021”

Al Forum 1 di EXPO Ferroviaria a Milano, DITECFER ha annunciato e premiato i vincitori del “DITECFER Railway Innovation Contest 2021”. Le tre innovazioni vincitrici della settima edizione del premio - che mira a selezionare e promuovere le innovazioni ‘made in Italy’ con TRL >6 più promettenti in base ad un set di criteri tecnologici e socio-economici – sono state sviluppate da tre PMI, ed hanno la digitalizzazione come driver che consente di offrire maggiori performance di sicurezza e migliore e meno costosa manutenzione degli asset ferroviari.

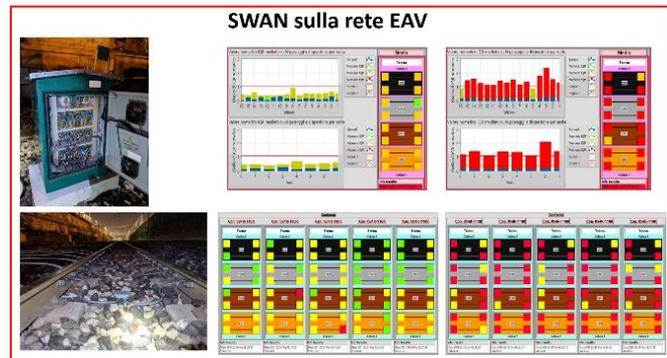


“SmartTrack” è l'innovazione sviluppata dalla Te.Si.Fer. S.r.l. di Firenze, che è stata premiata dal Presidente della Giuria del Contest, Prof. Alessandro Fantechi, Presidente della Scuola di Ingegneria dell'Università di Firenze. SmartTrack è una soluzione software che raccoglie, digitalizza e gestisce tutte le informazioni ferroviarie,

semplificando e velocizzando l'attuale processo di configurazione dei SST ERTMS. Scopo di SmartTrack è di dare risposta alle principali sfide legate alla progettazione, installazione e gestione dei sistemi di segnalamento, incluso il sistema ERTSM, fornendo al cliente dati digitali nativi transcodificati in un formato unico basato sullo standard europeo RailML®, il cui obiettivo principale è di consentire alle diverse applicazioni ferroviarie di comunicare tra di loro; fornire ai gestori dell'infrastruttura una piattaforma di Data Management automaticamente popolata con tutti i dati specifici di progettazione e di manutenzione del sistema ERTMS necessari per la gestione a vita intera, così ottimizzando i futuri interventi di manutenzione sulla linea e sui SST, che rappresentano un costo enorme per il gestore.

SmartTrack è stata testata con successo per conto di Hitachi Rail STS su 80km della QR-Queensland Rail a Brisbane in Australia e su circa 250 km dell'alta velocità Roma-Firenze.

“SWAN” (Smart Wayside Accelerometric Network) è l’innovazione sviluppata dalla *IVM S.r.l.* di Napoli, che è stata premiata dall’Head of Research and Innovation della JU Shift2Rail, Giorgio Travaini. SWAN è un sistema WCM (Wheel Condition Monitoring) che, grazie ad una particolare architettura costruttiva e ad un’elaborazione dei dati innovativa, è in grado di estrarre contenuti informativi dalla misura delle vibrazioni prodotte da ciascuna ruota durante l’esercizio su una sezione di binario strumentata con accelerometri, così da avere un’impronta dinamica ad alta risoluzione di ogni ruota. In questo modo di fornisce al cliente, in automatico, sia una valutazione quantitativa della sollecitazione indotta sulla rotaia, sia un sintetico Indice di Qualità della Ruota (QWI – Quality Wheel Index). Offerto come servizio di gestione completa, SWAN consente al cliente finale di avere rapporti diagnostici periodici per poter effettuare una manutenzione *on condition* delle ruote del parco rotabili, riducendo i costi manutentivi, allungando la durata di vita delle ruote ed al contempo quella dei binari, ed aumentando la sicurezza di esercizio.



SWAN è stata testata con successo sulla Ferrovia Circumvesuviana, alla Stazione di Piazza Garibaldi.

“MIRET” (Management and Identification of the Risk for Existing Tunnels) è l’innovazione sviluppata dalla *ETS S.r.l.* di Latina, che è stata premiata dall’AD di Italcertifer, Carmine Zappacosta. MIRET è una metodologia, un processo e una tecnologia per la digitalizzazione, la progettazione e la gestione digitale e integrata dei tunnel



esistenti. MIRET consente di valutare le condizioni dei tunnel esistenti in condizioni di sicurezza per gli operatori, e di avere i risultati delle ispezioni in breve tempo. In questo modo MIRET consente di avere un database con la storia delle condizioni di ogni specifico tunnel, il che permette di fare valutazioni che tengono conto dell’intero ciclo di vita della specifica opera. Per realizzare questo, MIRET combina sistemi innovativi di survey e mappatura mobile multidimensionale HD, analisi dei difetti, intelligenza artificiale e analisi del rischio all’interno di uno spazio di lavoro comune ed unico che consente agli operatori di identificare problemi, avendo tutti i dati disponibili in un posto solo e poter evolvere verso una gestione integrata della manutenzione.

MIRET è stata testata con successo su 200 km di linea, che include la

Genova-Ventimiglia.

I suoi benefici per il cliente finale includono maggiore sicurezza, riduzione di tempi e costi per la diagnostica dei tunnel fino a -60%, maggiore qualità ed obiettività dei dati raccolti, ottimizzazione della gestione della rete anche in termini di nuove progettazioni e lavori.

L’ edizione 2022 del Contest si aprirà a marzo 2022. Il Regolamento e il modulo di candidatura saranno pubblicati sul sito internet www.ditecfer.eu. (comunicato ditecfer – tratto da ferpress.it)

“La Dolce Vita” sui binari. Al via il primo luxury train tutto italiano. Le prime 22 carrozze già in lavorazione a Brindisi

Dal Leone alato di San Marco ai gioielli del tardo barocco di Noto: al via la costruzione del primo luxury train tutto italiano che, grazie alle sue suite su binari, accompagnerà i turisti amanti dello ‘slow’ in un percorso di oltre 16mila km alla ricerca delle migliori tracce delle meraviglie della Penisola. Un modo per rievocare la Dolce



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Vita con un itinerario che attraverserà dal nord al sud i luoghi più caratteristici d'Italia. Di questo si è parlato oggi al convegno "Treni, Treni Notte e Treni Da Sogno", organizzato da Ferpress a ExpoFerroviaria, dove Fondazione Fs e Arsenale Express, insieme ai marchi prestigiosi del lusso italiano, hanno raccontato la nascita e i dettagli di quello che è stato battezzato come "Treno della Dolce Vita".

10 le tratte già programmate, 6 i treni, i cui convogli viaggeranno con 11 carrozze allestite con 12 cabine deluxe, 18 suite e 1 honor, per un totale di 31 cabine per treno e una capienza totale di 62 passeggeri. I servizi a bordo:



alta ristorazione, intrattenimento e lounge bar, in collaborazione con i migliori chef e bartender internazionali. Oltre 16mila km le linee ferroviarie percorribili, di cui 7mila non elettrificate, per una stima di oltre 80mila passeggeri trasportati entro il 2026. I luxury train toccheranno in tutto oltre 128 città italiane attraverso 14 regioni e rappresenteranno il meglio del made in Italy, dal design al food a bordo.

E proprio in questi giorni, presso le officine del Gruppo MA Service di Brindisi, fucina dei treni da sogno, sono arrivate le prime 22 carrozze Z1 che per anni hanno lavorato per Trenitalia e che ora torneranno a nuova vita, con interni di lusso. Altre

singole lavorazioni verranno eseguite a Santa Maria la Bruna e a Palermo.

Una grande occasione quindi per rilanciare il turismo slow su rotaia, percorrendo antiche tratte ferroviarie, per il cui recupero e valorizzazione, Fondazione Fs si è fatta promotrice.

Luigi Cantamessa, direttore di Fondazione Fs "la tendenza si è invertita: dopo anni di tagli e di sottovalutazioni delle potenzialità del mezzo ferroviario, oggi si punta nuovamente sul treno e su tutte le fasce di pubblico che lo posso utilizzare, dalla fascia alta, ai pendolari, a quella low-cost.

Paolo Barletta, ad del Gruppo Arsenale "Costruiremo il treno più bello del mondo, portando i viaggiatori su nuovi itinerari, dove la resilienza del Made in Italy costruirà nel tempo esperienze dedicate, nuova accoglienza e un calore tutto nostrano. I primi due treni saranno pronti a gennaio 2023" (*tratto da ferrovie.it*)