

Titaghar Firema e Amber nuovi soci.

Intervista a Carlo Logli (AD)

Club Italia a Bari per parlare di AI e trasporti.

Intervista a Claudio Claroni

L'industria ferroviaria ceca continua a crescere

I convegni sul nodo ferroviario di Roma

Genova: accessibilità, chiave per la rinascita

ABB e CERN: nuovo studio su motori HVAC

Logistica farmaceutica: Walden Group in Italia

Città30: costi-benefici oltre le ideologie





# C'È UN GRUPPO ITALIANO

CHE HA  
A CUORE  
LE GENERAZIONI  
FUTURE



Progettiamo e realizziamo infrastrutture  
per una mobilità sostenibile di persone e merci.  
Accorciamo le distanze per lo sviluppo  
e la crescita del nostro Paese.



**Gruppo FS**

The Mobility Leader

[fsitaliane.it](http://fsitaliane.it)

## Editoriale

# Le prime 3000 auto elettriche sbarcate in Germania

La notizia non è andata al di là della semplice cronaca, ma forse merita qualche discorso in più. Una nave cinese ha sbarcato, nel porto tedesco di Brementhaven (in pratica, all'ingresso del Mare del Nord), le prime tremila auto full electric prodotte dal marchio BYD ("Build Your Dreams"), diventato in pochi anni il marchio leader nella produzione di auto elettriche, avendo prepotentemente scalzato la statunitense Tesla di Elon Musk. Forse in pochi avvertono la preoccupazione per un'invasione cinese nel continente europeo, trattandosi di poche migliaia di veicoli, ma i programmi ambiziosi del colosso cinese qualche preoccupazione la danno.

La nave definita con spirito pioneristico "Byd Explore N° 1" ha viaggiato con metà del suo carico, potendo trasportare oltre 7.000 veicoli, ma soprattutto essendo il primo naviglio di una flotta di otto navi, tutte esattamente identiche alla N° 1, i conti sono presto fatti, BYD è capace di scaricare sul nostro continente una capacità produttiva di oltre 55mila veicoli, laddove ciascuna casa automobilistica deve fare con la transizione energetica e la produzione tende a ridurla, non a presentarsi sul mercato in massa.

BYD è l'ennesima scommessa vinta del capitalismo cinese: il suo fondatore Wang Chuanfu è partito dalla produzione di piccole batterie per i dispositivi mobili, in due decenni è diventato prima il leader incontrastato del mercato cinese, e poi leader altrettanto incontrastato del mercato globale. Non si sa come BYD farà per superare le barriere doganali che l'Unione Europea dovrebbe aver posto a protezione dell'invasione di merci cinesi, ma si sa come vanno queste cose business i the business. Ovviamente, anche le navi che trasportano le auto sono a loro volta ecologiche, alimentate con una miscela di gas liquefatto.

Più o meno casualmente, a Ginevra negli stessi giorni si tiene il Salone dell'Auto, sospeso per quattro anni causa Covid e che tenta una difficile ripresa, considerato che lo stesso concetto di Salone automobilistico sembra essere superato. Le edizioni che si svolgeranno durante l'intero anno si possono con-

tere sulla metà delle dita di una mano. Il problema è che – soprattutto nei Saloni – si celebra la cerimonia dell'auto come "status symbol", tanto per dirne una la Maserati ha dovuto ricorrere da un sistema che riproduce il "rombo" del motore (in maniera ovviamente ecologica, ma senza spostare il problema) per ridare le antiche emozioni delle vecchie macchine a motore a scoppio.

Non c'è comunque da essere così pessimisti: i gruppi Cellnex Italia e Cellnex Francia insieme a Gruppo FS (ANAS e RFI), Accenture e Open Fiber con il supporto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MI-MIT), della Regione Piemonte e dell'Istituto Nazionale di Ricerca Metrologica (INRiM), hanno annunciato che contribuiranno allo sviluppo dell'infrastruttura 5G in Europa con uno studio di fattibilità finalizzato a garantire una copertura con tecnologia mobile 5G nei due tunnel del Fréjus, ferroviario e stradale, che collegano l'Italia alla Francia. Se si pensa alle difficoltà per avere un collegamento di campo in un percorso molto breve di metropolitana, ci si rende conto di cosa significhi portare il wifi sotto un tunnel a 500 metri di profondità e con binari lunghi oltre 57 chilometri.

Infine, una vecchia fabbrica italiana – Firema – riparte con la sua scommessa di riportare la produzione del ferroviario sul territorio italiano, sia pur appoggiandosi agli investimenti di imprese del mercato indiano o semplicemente europeo per sviluppare nuovi processi produttivi. Il gruppo Amber, leader in India nella produzione di beni di consumo durevoli, elettronica e sottosistemi ferroviari, con 29 impianti di produzione, 14 mila dipendenti e una capitalizzazione di mercato di quasi 1,7 miliardi di dollari, si è affiancata a Titagarh Rail Systems Limited, da anni presente in Firema con positivi risultati di mercato. Se l'Italia combatte nel settore ferroviario (da anni abbandonato con una produzione quasi interamente rivolta all'estero), è una sorta di lezione per non assistere passivamente all'invasione dei prodotti cinesi, la vecchia Europa deve mettere in campo le sue risorse.





Accademia  
Italiana  
Alta  
Formazione  
Ferroviaria

[aiaff.it](http://aiaff.it)

342 751 5657

[monica.montorosaiaff.it](mailto:monica.montorosaiaff.it)

## Workshop Aspetti Ambientali delle Attività Ferroviarie



Roma



14 marzo



9:00 - 16:00

### Destinatari

Responsabili della produzione; Responsabili delle attività negoziali; Coordinatori di risorse umane; Responsabili della formazione professionale; HSE; Incaricati/Referenti Ambientali e personale di supporto; Auditor aziendali; Responsabili dei Sistemi di Gestione Ambientale; Direttori dei Lavori

### Programma

- Gli **aspetti ambientali** correlati alle **attività ferroviarie**
- L'influenza della **legislazione ambientale** territoriale **applicabile sui processi produttivi**
- La **responsabilità amministrativa** delle persone giuridiche e delle società
- Le attività di **audit interno** e la **valutazione del rischio ambientale**
- Gli **inadempimenti legislativi più comuni** nella gestione di:
  - ◆ Materiali e Rifiuti
  - ◆ Scarichi idrici
  - ◆ Emissioni in atmosfera di tipo industriale o civile
  - ◆ Gestione dei gas fluorurati a effetto serra
  - ◆ Gestione delle sostanze pericolose
  - ◆ Prelievi idrici
  - ◆ Gestione del rumore
  - ◆ Gestione del suolo e del sottosuolo



## Intervista

**Titagarh Firema ha nuovi soci. Arriva il gruppo indiano Amber. Carlo Logli (AD), risultato di un anno di duro lavoro**



**L'ingresso nel capitale azionario di Titagarh Firema S.p.A. del gruppo Amber, un colosso industriale con 29 impianti di produzione, 14.000 dipendenti e una capitalizzazione di mercato di quasi 1,7 miliardi di dollari, e già partner strategico dell'azionista Titagarh Rail Systems Limited, è una novità tutt'altro che trascurabile nel panorama dell'industria ferroviaria europea, e di quella italiana in particolare...**

L'ingresso del Gruppo Amber, leader in India nella produzione di beni di consumo durevoli, elettronica e sottosistemi ferroviari, nel nostro capitale azionario rappresenta un risultato tangibile del duro lavoro svolto in questo ultimo anno.

Questo rinnova la fiducia da parte dei nostri principali azionisti, Titagarh Rail Systems Limited e Invitalia, il che testimonia l'impegno e la capacità di Firema di perseguire gli

obiettivi di crescita stabiliti. L'ingresso del presidente Luigi Traettino in qualità di azionista è una conferma di tale fiducia.

Questa partnership rappresenta un'opportunità unica di crescita e sinergia per tutte le aziende coinvolte, soprattutto per il gruppo Amber in quanto è il primo investimento in Europa.

Sono fiducioso che questa collaborazione porterà benefici tangibili per entrambe le parti e per il settore ferroviario in generale.

**Il nuovo azionista porta con sé non solo un importante investimento, ma competenze industriali e produzioni di sistemi HVAC (Heating, Ventilation and Air Conditioning), ma anche di sottosistemi ferroviari. Un possibile intervento sugli attuali ordini su cui Firema sta lavorando o parliamo dei progetti (e delle gare) futuri?**

# **WBE 2024** World Battery & Energy Storage Industry Expo

**China's Biggest Trade Show for Battery and Energy Storage!**

📅 August 8th-10th, 2024 | Guangzhou, China



📞 **TEL:**

**+86-18565156106**

**Visiting for free:**

**<http://en.battery-expo.com>**

**WBE is currently looking for reliable partners to represent our show in the worldwide markets!**



La sinergia con il gruppo Amber garantisce un duplice vantaggio. Da una parte, l'aumento del capitale sociale consente alla nostra società di guardare al futuro con maggiore fiducia e rinnovata caparbietà nel proseguire quel percorso di rinnovamento e miglioramento avviato l'anno scorso e che ci accompagnerà per tutta la durata quinquennale del Business Plan. Dall'altro, il gruppo Amber apporterà un importante contributo di competenze industriali e sottosistemi ferroviari al fine di offrire ai nostri clienti prodotti e servizi sempre più innovativi, rafforzando così la nostra posizione di partner per il trasporto ferroviario.

L'implementazione dei sistemi Amber sarà valutata nei prossimi mesi, in modo da valorizzare al massimo la loro esperienza in funzione delle nostre necessità.

**Gli ordini nel portafoglio di Firema sono consistenti: il completamento della produzione del primo lotto per Metro Catania e l'attuale produzione del secondo lotto, i nuovi treni per la Regione Lazio (Metro-Mare e Roma-Viterbo), i nuovi Intercity Trenitalia costruiti in pool con Skoda. Recentemente è stata annunciata anche una fornitura di carri merci. Ora un nuovo partner/azionista vi rende certamente più forti...**

Nell'ultimo anno, Firema ha conseguito risultati sorprendenti, che riflettono il nostro impegno costante nel perseguire gli obiet-

tivi prefissati. Abbiamo completato la produzione del primo lotto della Metropolitana di Catania e proseguiamo nelle attività del secondo lotto. Inoltre, i progressi nella realizzazione dei nuovi treni regionali accanto a Regione Lazio e Cotral S.p.A. avanzano. Il progetto delle carrozze Intercity notte, sviluppato in partnership con Skoda Transportation, procede. Infine, l'inaugurazione del nuovo reparto dedicato alla produzione di carri merci, lo scorso 22 febbraio, rappresenta un altro importante traguardo nel nostro percorso. Senza dubbio, l'entrata del nuovo partner si presenta come un'opportunità strategica per consolidare ulteriormente la posizione di Firema nel mercato e potenziare le sue capacità operative quanto finanziarie per affrontare le sfide future che ci attendono.

**Nella compagine azionaria (di cui fa parte anche Invitalia) entra anche l'attuale presidente di Firema Luigi Traettino che ha sottoscritto circa il 2% del capitale della società.**

Senza dubbio, la decisione del nostro attuale presidente, Luigi Traettino, di sottoscrivere circa il 2% del capitale della società è un segno tangibile del suo impegno e della sua fiducia nel futuro di Firema. La decisione di diventare azionista sottolinea il suo forte legame con Firema e con il territorio casertano, nonché la sua determinazione nel contribuire attivamente alla nostra cre-



Settimanale digitale di



Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 - Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 - tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) - diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo - Direttore editoriale Antonio Riva - Redattore esperto Antonio D'Angelo - Mobility Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva - Redazione social Silvia D'Andrea - Segretaria di Redazione Angela Torrisi - Desk redazione [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it)

Ferpress Srl - Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008



# PER COMUNICARE

**FERPRESS È UNA PIATTAFORMA DI COMUNICAZIONE CON AL CENTRO IL MONDO DELLA MOBILITÀ: CI OCCUPIAMO DI PASSEGGERI E DI MERCI, DI LOGISTICA E DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, DI INDUSTRIA E DI SERVIZI.**

**LO FACCIAMO SUL WEB CON UN'AGENZIA DI INFORMAZIONI QUOTIDIANE, CON UN SETTIMANALE ON-LINE, CON I NOSTRI CANALI SOCIAL, CON SERVIZI DI INFORMAZIONE POLITICO-PARLAMENTARE. CI OCCUPIAMO DI COMUNICAZIONE E DI SERVIZI DI RELAZIONI PUBBLICHE NEL SETTORE DEI TRASPORTI DA PIÙ DI VENT'ANNI.**

**FERPRESS È IL PARTNER GIUSTO PER INFORMARE I VOSTRI INTERLOCUTORI DELLE INIZIATIVE CHE AVETE PROGRAMMATO.**

**Sottoscrivi una convenzione con Ferpress.**

**Chiedi tutte le informazioni scrivendo a [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) o chiamando lo 064815303**

**Ferpress Srl  
Piazza Firenze 24  
Roma**





scita e al nostro successo futuro.

La partecipazione del Presidente Traettino come azionista aggiunge un valore significativo alla nostra leadership.

**Il rapporto con il territorio, generalmente, si deve sviluppare anche sul piano dell'occupazione. Possiamo fare qualche numero sulla Firema di oggi e su quella del medio periodo? Forza lavoro, ma anche R&S?**

Per raggiungere i tanti obiettivi prefissati, Firema non può fare a meno delle persone, sempre più al centro del nostro progetto, della nostra catena del valore, e del territorio in cui storicamente operiamo e al quale cerchiamo di restituire opportunità di lavoro e di crescita professionale.

I numeri del 2023 confermano questa volontà. Oltre 60 nuove assunzioni sono state effettuate, di cui circa il 40% all'interno del dipartimento di ingegneria, accompagnate dalla creazione di due Academy di alta specializzazione ed oltre 400 ore di formazione destinate a più di trenta giovani del territorio, con l'obiettivo di avviarli al lavoro nel settore ferroviario. Inoltre, abbiamo

sottoscritto un Accordo Quadro con l'Università degli Studi di Napoli Federico II per promuovere attività di tirocinio, ricerca e sviluppo. Parallelamente, l'azienda sta compiendo passi significativi verso il raggiungimento della Certificazione UNI 125:2022, i cui principi sono già ampiamente applicati all'interno della nostra organizzazione e dei nostri principi.

Guardando avanti, Firema intende confermare e rafforzare questo trend, con l'inserimento previsto di oltre 30 nuove risorse all'interno dei diversi dipartimenti aziendali continuando ad investire così nelle persone e nel territorio.

Antonio Riva

## Intervista

# Club Italia a Bari per discutere di Intelligenza artificiale nel trasporto pubblico. Intervista a Claudio Claroni



La prossima settimana, il 7 ed 8 marzo Club Italia riunisce associati ed esperti a discutere di intelligenza artificiale applicata ai sistemi di trasporto. Chiediamo a Claudio Claroni, direttore di Club Italia qualche anticipazione.

**Claroni, passiamo dai sistemi di bigliettazione elettronica all'Intelligenza artificiale: un bel salto in avanti per gli impegni di Club Italia...**

Ad onor del vero già in alcuni nostri convegni recenti qualche nostro socio, all'interno dei vari comparti della bigliettazione elettronica, aveva presentato qualche applicazione come Intelligenza artificiale( AI).

Poi è evidente che con l'accresciuto interesse, anche mediatico sulla AI, con l'impegno della UE per regolamentarla soprattutto con riferimento ai rischi connessi, con il riconoscimento che i trasporti pubblici sono fra i primi 5/6 settori di interesse e osservazione

(con informazione, salute e robotica, scuola, credito, giustizia...) la nostra continua attenzione all'innovazione si è concentra subito sulla AI.

Così parlandone con i nostri soci abbiamo constatato un grande interesse e devo dire anche una lodevole propensione a valutare più le opportunità della AI che per i servizi di trasporto pubblico sembrano apparire nettamente superiori ai "rischi" che, comunque, sono sempre da valutare con attenzione.

**Difficile trovare ormai in Italia un'azienda che gestisce il TPL che non si sia dotata di sistemi ITS (Intelligent Transport System). Ma perché a Bari per vedere lo stato dell'arte dell'IA nei trasporti umani? Una scelta casuale?**

Per l'appunto non è una scelta casuale, bensì dettata da un grande interesse che ha come motivo la graduale conoscenza via via acquisita nella nostra associazione al punto che mesi fa abbiamo impostato e iniziato una indagine su tutti i soci "pubblici" e privati. Il lavoro è terminato pochi giorni fa e verrà presentato per la prima volta proprio a Bari. Vedremo, sulla base dei risultati ottenuti, quanto sia preziosa la presenza attiva nella stessa associazione di titolari della cosiddetta "domanda" (Aziende pubbliche di trasporto) e della "Offerta" (Imprese di sistemi e tecnologie di ITS, bigliettazione elettronica e credito applicato al trasporto collettivo).

Il livello riscontrato sui tanti servizi di possibile applicazione AI, per quanto attiene alle categorie "applicazione, avvio e program-



mazione) è già , al momento attuale, molto interessante . Tutto vedremo in dettaglio a Bari.

**Come si legano i progetti di MaaS che state seguendo con attenzione con gli algoritmi dell'Intelligenza artificiale?**

Nell'elenco dei servizi di possibile interesse AI abbiamo ovviamente inserito anche il MaaS. Del resto nella costruzione di un MaaS e soprattutto guardando le sue nove fasi costitutive come indicammo nelle nostre "Linee guida 2 operative" il lavoro della cosiddetta "piattaforma digitale" è proprio da AI. Utilizzare una enorme quantità di dati di mobilità e pagamento per poi elaborarli grazie ad algoritmi sofisticati e capacità di calcolo altissime per poi mettere a disposizione i risultati in forma digitale ai cittadini.

Questo in fondo è anche un percorso di utilizzo di AI soprattutto se le sue capacità di auto-apprendimento si potranno estendere anche ad altri ambiti di servizi di pubblica utilità.

**Dopo Bari, quale sarà la prossima tappa di Club Italia?**

Intanto cerchiamo di goderci questo evento di Bari che con i suoi aspetti innovativi pensiamo possa fornire un utile contributo alle azioni (ed alle battaglie) per promuovere, fare avanzare e anche proteggere i sistemi di trasporto pubblico spesso non sostenuti e valorizzati come si dovrebbe anche in ambito politico e istituzionale. Ma oggi ci interessa ringraziare il sindaco di Bari Antonio Decaro per averci preannunciato la sua

presenza, ma anche l'azienda Amtab per il grande contributo che sta dando alla organizzazione del convegno assieme alle altre istituzioni ed enti del territorio e il rappresentante del Ministero dei Trasporti che è sempre presente ai nostri convegni.

I nostri soci con il loro sostegno e con i loro interventi e contributi espositivi saranno i veri protagonisti: Senza di loro i nostri eventi non si potrebbero programmare,

organizzare e svolgere. Il prossimo appuntamento dovrebbe essere il 23/24 maggio a Urbino e Pesaro, che saranno Capitali della cultura, per parlare di nuove applicazioni di bigliettazione elettronica, con particolare riferimento all'account based ticketing e al loro livello di integrazione regionale.

A.R.





# EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE 2024

18 - 20 SEPTEMBER 2024  
UNIVERSITY OF ANTWERP,  
BELGIUM

## Call for Papers

La 52esima edizione della European Transport Conference (ETC2024) si terrà dal 18 al 20 Settembre presso l'Università di Anversa (Belgio).

Il programma della Conferenza tratterà di questioni sovranazionali, politiche nazionali, nonché di pianificazione e attuazione di progetti in ambito locale. Quest'anno gli interessati sono invitati a presentare contributi sulle seguenti tematiche:

- **Human Wellbeing** – trasporti efficienti, sani, sicuri e inclusivi per le generazioni attuali e future
- **Sustainable Travel** – favorire il cambiamento comportamentale per far fronte al cambiamento climatico e alla transizione energetica
- **Mode-specific and inter-modal aspects** – mobilità attiva, micro-mobilità, trasporto pubblico locale, trasporto ferroviario, Mobility-as-a-Service, consegne di ultimo miglio, logistica integrata
- **Labour, resource and energy challenges** – vincoli nell'offerta di trasporto merci e passeggeri
- **Regulatory Issues** – impatti delle leggi e dei regolamenti internazionali, nazionali e locali sulle infrastrutture e sui servizi di trasporto
- **Funding and financial sustainability** – partenariato pubblico privato e finanza di progetto
- **Cities and Transport** – pianificazione integrata, città vivibili e mobilità attiva
- **Transport planning analysis and models** – metodi e strumenti all'avanguardia
- **Air travel and airports** – verso un futuro ambientalmente ed economicamente più sostenibile
- **Technology and Artificial Intelligence** – come l'innovazione cambierà il futuro dei trasporti?

Si accolgono con favore anche paper che rientrano nelle aree di interesse dei Comitati di Programma della Conferenza. Ulteriori informazioni sulla ETC2024 e maggiori dettagli su come sottoporre un paper sono disponibili all'indirizzo: [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)

Oppure inviando un'email a: [dalia.zecchi@aetransport.org](mailto:dalia.zecchi@aetransport.org)  
[fulvio.silvestri@aetransport.org](mailto:fulvio.silvestri@aetransport.org)



[www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)



@EuTransportConf  
#etcAntwerp2024



AET European Transport  
Conference (ETC)

## Industria ferroviaria

L'industria ferroviaria ceca continua a crescere. L'anno scorso il fatturato totale ha raggiunto 5,2 mld ed aumenta il volume delle esportazioni



Le aziende ceche associate all'Associazione delle imprese dell'industria ferroviaria (ACRI) hanno registrato lo scorso anno una crescita del fatturato del 7% su base annua per un totale di 130 miliardi di corone ceche. Il settore ha così confermato la sua crescita progressiva e stabile, sostenuta in modo significativo dagli ordinativi esteri. L'anno scorso il volume delle esportazioni è stato di 65 miliardi di corone ceche.

“Questi sono i risultati complessivi delle attività commerciali di una cinquantina di aziende, che rappresentano la stragrande maggioranza dell'industria ferroviaria ceca. Danno lavoro a circa 22mila persone e contribuiscono per l'1,5% al PIL della Repubblica ceca”, afferma Marie Vopálenská, Amministratore Delegato di ACRI, aggiungendo: “Il settore è in costante crescita negli ultimi anni. L'anno scorso era intorno al 7% su base annua. Indubbiamente questo è influenzato dalle commesse per i mercati esteri. I nostri

soci commerciano con tutto il mondo e hanno proprie rappresentanze o filiali in molti paesi. I loro partner principali sono i paesi dell'UE, ma anche Serbia, Turchia e India.”

Il volume di produzione dell'industria ferroviaria ceca si concentra tradizionalmente sulla produzione delle rotaie e degli accessori per l'armamento ferroviario, principalmente da parte della società Třinecké železářny, una parte del gruppo Moravia Steel. Třinecké železářny è l'unico produttore di rotaie e accessori ferroviari nella Repubblica Ceca. Nel 2023 hanno prodotto 250 kt di rotaie e accessori ferroviari (rispetto alle 248 kt di rotaie nel 2022). Esportano i loro prodotti in 60 paesi in tutto il mondo. L'anno scorso hanno consegnato al mercato interno 27 kt di rotaie, compresi gli accessori della sovrastruttura. Del volume totale delle vendite di 250 kt, l'azienda ha esportato 134 kt verso i paesi dell'UE e altre 89 kt di rotaie sono destinate al Canada e ad





altre destinazioni di esportazione. L'export complessivo per il periodo valutato ha raggiunto l'89%, in linea con la tendenza a lungo termine. "Tra gli ordini di esportazione interessanti dell'anno scorso figuravano la consegna di rotaie a scartamento largo in Germania e la consegna di rotaie di scambio e rotaie a scartamento largo per le ferrovie ucraine in Ucraina", aggiunge Henryk Huczala, direttore tecnico di Třinecké železářny. Gli accordi di successo includono anche una gara d'appalto ferroviaria per il Canada per le qualità speciali IH (durezza intermedia) e HH (testa indurita).

Una rappresentanza significativa nella produzione delle aziende del settore ferroviario è composta dai veicoli ferroviari. Il gruppo Škoda, insieme alle sue filiali, è leader tra i produttori di veicoli ferroviari nella Repubblica Ceca. Nel 2023 è riuscita ad assicurarsi diversi importanti contratti nella Repubblica Ceca e all'estero. "Nei prossimi anni le consegne derivanti dai nostri nuovi contratti avverranno con il coinvolgimento di diverse altre aziende ceche nella produzione. Tra i principali contratti che abbiamo vinto l'anno scorso ci sono senza dubbio i tram per Kassel in Germania, i tram per Brno nell'am-

bito di un accordo opzione, tram nuovi di zecca per Praga o Bergamo in Italia", elenca i contratti importanti Tomáš Ignačák, vicepresidente del consiglio di amministrazione e presidente delle regioni CZ/SK e Centro Est del gruppo Škoda, e continua: "Tra questi rientrano anche i contratti per produzione di treni per operatori in Italia, Finlandia e Uzbekistan. Forniremo filobus per Vilnius in Lituania e metropolitane per Sofia in Bulgaria."

Un importante fornitore di unità tecnologiche nel campo delle tecnologie di sicurezza, comunicazione, controllo e comunicazione delle infrastrutture di trasporto è la società AŽD Praha. L'orientamento dell'azienda è principalmente verso il trasporto ferroviario. Fornisce ai propri partner la produzione, la consegna completa e l'assemblaggio di unità tecnologiche per la sicurezza e il controllo delle infrastrutture di trasporto ferroviario. Tra le attività chiave svolte nel 2023 c'è stata la costruzione dell'ETCS su diverse tratte nella Repubblica Ceca: Brno Horní Heršpice – Zastávka u Brna – 390 milioni di CZK, Pardubice (esterno) – Hradec Králové (esterno) – 160 milioni di CZK e Mílovce – Stazione centrale di Praga (esterno)

- 280 milioni di CZK. Altri progetti importanti includono, ad esempio, la conversione della linea all'alimentazione a corrente alternata nella sezione Confine di Stato Repubblica Slovacca – Všetín (esterno) - 1,9 miliardi di CZK, la ricostruzione della stazione Vlkov u Tišnova - 1,4 miliardi di CZK, e la ricostruzione della il tratto di binario Vlkov u Tišnova (esterno) – Křižanov (esterno) - 1,8 miliardi di CZK.

All'estero i progetti di successo sono stati realizzati soprattutto in Polonia, come ad esempio l'ammodernamento della linea Poznań – Wronki - 892 milioni di CZK o l'ammodernamento della linea Glinicz – Kartuszy - 256 milioni di CZK. "Ci aspettiamo anche una crescita delle nostre attività sia nei mercati nazionali che esteri nel 2024. Nella Repubblica Ceca, ciò comporterà principalmente l'aggiunta di centri di controllo ETCS sui corridoi e anche sulla linea Brno – Česká Třebová. Insieme, si tratta di ordini del valore 55 milioni di corone ceche", afferma Zdeněk Chrdle, amministratore delegato di AŽD Praga, aggiungendo: "In Ungheria abbiamo un progetto di modernizzazione della pista che prevede l'installazione del sistema digitale intelligente DIGITAL 4.0 nella tratta Soroksár – Kelebia per 900 milioni di corone ceche, oppure in Polonia, l'ammodernamento della tratta Wronki – Słonice per 1,5 miliardi di corone ceche."

Un altro membro importante dell'ACRI, produttore di carrelli ferroviari e componenti per carrelli ferroviari, la società BONA-TRANS, ha realizzato nel 2023 un fatturato di 8,2 miliardi di corone ceche. Le esportazioni hanno rappresentato il 96% del fatturato aziendale, con una predominanza dei mercati dell'UE (5,6 miliardi escluso il Repubblica Ceca). A cavallo tra il 2023 e il 2024, l'azienda ha registrato ordini per un totale di 10 miliardi di corone ceche, di cui l'80% rappresentava i cosiddetti ordini fermi. Tra i contratti principali figurano le

consegne per piattaforme paneuropee di veicoli, come Vectron e Mireo di Siemens, Coradia di Alstom, Flirt e Kiss di Stadler, For-City di Škoda, nonché l'ingresso nella piattaforma Regio 160 di Pesa, ruote con rumore ammortizzatori BONASILENCE®R+. Altre consegne di carrelli sono state effettuate per le nuove carrozze della metropolitana di Varsavia (Škoda), le cui ruote sono dotate anche di silenzianti BONASILENCE®P, per le carrozze letto di Trenitalia (consorzio Titagarh/Škoda), o per il progetto nazionale delle carrozze ČD ComfortJet. Consegne significative sono state effettuate per altre piattaforme o progetti come Griffin di Newag, Kaohsiung Line di Hyundai Rotem, locomotive ZELC e Datong. "Nel 2023 siamo diventati il principale fornitore di ruote per metropolitane negli Stati Uniti e nel 2024 prevediamo di concentrare la crescita della nostra attività sui mercati del Regno Unito, Scandinavia, Cina e India.

"In Italia stiamo entrando nel segmento delle ruote per treni ad alta velocità", afferma Jakub Weimann, membro del consiglio di amministrazione e amministratore delegato dell'azienda.

Anche altri membri dell'ACRI hanno avuto successo. Ad esempio DAKO-CZ, membro del GRUPPO CECOSLOVACCO, produttore leader di sistemi di frenatura pneumatici, elettromeccanici, elettromagnetici e idraulici per veicoli ferroviari. Nel 2023 si sono aggiudicati un contratto per la fornitura di unità di frenatura idraulica, compresi i controlli, per un totale di 80 tram a Göteborg, in Svezia. Nello stesso anno il produttore di Třemošná ha collaborato con il gruppo Škoda alla fornitura di unità di frenatura idraulica per i nuovi tram 29T3 e 30T3 a Bratislava. Hanno inoltre fornito i loro sistemi frenanti al produttore polacco Modetrans Poznań, completando un contratto per la fornitura di sistemi frenanti elettroidraulici per 49 tram a quattro carrelli a pianale ribassato



# FORMAZIONE MANAGERIALE

## Master Class 2024

Attestato di  
Partecipazione



Settore **NORMATIVA**

### IL REGOLAMENTO 2013/402/UE:

**ruoli, responsabilità e metodi**

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

**7 e 8 marzo dalle 9.00 alle 13.00**



ing. Mauro FINOCCHI

 [mauro-finocchi](#)

### SICUREZZA DI ESERCIZIO

#### INTEGRAZIONE DEI FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI (FU&O) NEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

##### MODULO 1 \ FU&O, PROGETTAZIONE E CARICO MENTALE <sup>(1)</sup>

**23 maggio dalle 14.00 alle 18.00**

**24 maggio dalle 9.00 alle 13.00**

##### MODULO 2 \ SICUREZZA E ASPETTI UMANI E SOCIALI <sup>(1) (2)</sup>

**20 giugno dalle 14.00 alle 18.00**

**21 giugno dalle 9.00 alle 13.00**

##### MODULO 3 \ LA VALUTAZIONE DEI RISCHI E I FU&O <sup>(1)</sup>

**12 settembre dalle 14.00 alle 18.00**

**13 settembre dalle 9.00 alle 13.00; dalle 14.00 alle 16.00**

##### MODULO 4 \ GESTIONE DEI RISCHI E FU&O <sup>(1) (2)</sup>

**24 ottobre dalle 14.00 alle 18.00**

**25 ottobre dalle 9.00 alle 13.00**

*I moduli sono fruibili anche singolarmente*



12 posti



<sup>(1)</sup> dott. Carlo BISIO

 [carlo bisio](#)



<sup>(2)</sup> dott.ssa Maria Paola GAZZETTI

 [maria-paola-gazzetti](#)



Settore **FORMAZIONE**

### FORMAZIONE FORMATORI

CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINING DI VERONA

**1° EDIZIONE \ 14 e 15 maggio**

**2° EDIZIONE \ 19 e 20 novembre**



8 posti



ing. Marco Fusco

 [marco fusco](#)



Settore **MECCANICA**

### MECCANICA DEL VEICOLO FERROVIARIO

CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINING DI VERONA

in collaborazione con **gleislauftechnik müller**

**11 MODULI \ dal 14 al 18 ottobre**



ing. Roland MÜLLER

 [Gleislauftechnik mueller](#)

SCARICA IL  
PROGRAMMA COMPLETO DEI CORSI  
DAL SITO



**www.trainingsrl.it**

**TRAINing srl**



Via Sommacampagna, 63H | 37137 VERONA

**FORMAZIONE E CONSULENZA  
PER IL SETTORE FERROVIARIO**

✉ [info@trainingsrl.it](mailto:info@trainingsrl.it) ☎ **045 511 82 78**



del tipo LF 07 AC (Wroclaw), e si sono assicurati un altro interessante contratto per la fornitura di singoli tram a due sezioni con freni elettromeccanici per Berlino. Un altro progetto commerciale degno di nota è stata la collaborazione con Pragoimex sul progetto del tram per Brno, dove quest'anno verranno consegnati i sistemi di frenatura idraulica etichettati EVO 2 per i tram Drak. Per temperature fino a -40°C verrà utilizzato un freno elettromeccanico a Daugapils, in Lettonia.

AMiT, azienda produttrice di sistemi elettronici per gli operatori ferroviari, ha registrato nel 2023 un aumento del fatturato del 17%. Secondo Matyáš Kubín, responsabile marketing dell'azienda, lo scorso novembre è stata la tappa più significativa nella storia trentennale di AMiT: "Forniremo un sistema informativo per le Ferrovie dello Stato kazake del valore di diversi milioni di euro nei prossimi anni. Il progetto prevede la fornitura di un sistema informativo completo per i passeggeri, compreso WiFi e CCTV, per oltre 500 vagoni letto. Le consegne avverranno in un periodo di 6 anni fino al 2030. Negli ultimi due mesi siamo riusciti ad ottenere ordini per centinaia di milioni di corone ceche per contratti di progetto. Si tratta di nuovi progetti per i quali forniremo elettronica e sistemi AMiT per Stadler. Le consegne dei sistemi continueranno anche per il Gruppo ŠKODA e altri clienti."

Allo stesso modo, l'anno trascorso è stato valutato positivamente dalla direttrice marketing e PR della ZKL Bearings CZ, Hana Luxová: "Come produttore ceco di cuscinetti, continuiamo a collaborare strategicamente con il trasportatore ceco ČD e con altre aziende che operano sul mercato ceco Repubblica Ceca e Slovacchia. Negli ultimi tre anni abbiamo moltiplicato il volume della produzione e delle vendite di cuscinetti per applicazioni ferroviarie. Per il prossimo periodo prevediamo di espandere le consegne

ai paesi vicini dell'Europa centrale. Pertanto, stiamo rafforzando le capacità produttive e investendo anche nei processi di controllo e qualità."

Nel 2023, le aziende del settore ferroviario hanno partecipato a missioni di diplomazia economica in Bulgaria e hanno ospitato una missione in arrivo dal Canada. L'ACRI ha partecipato anche a fiere come Eurasia Rail a Istanbul, Trako a Danzica ed Expo Ferroviaria a Milano.

Le prime missioni di quest'anno sono state in Israele e Qatar nell'ambito del viaggio all'estero del presidente Pavel, concentrandosi principalmente sulle soluzioni per la mobilità urbana sostenibile. Altri paesi in cui i progetti di diplomazia economica saranno diretti nei prossimi mesi includono Italia, Ungheria e India. A settembre le aziende che fanno capo all'ACRI parteciperanno alla prestigiosa fiera della mobilità InnoTrans 2024 a Berlino, dove l'ACRI, insieme ai partner dell'industria ferroviaria, delle Ferrovie ceche e dell'Amministrazione ferroviaria, invierà un treno speciale da Praga.

"L'industria ferroviaria ceca ha successo a livello internazionale. Le aziende associate all'Associazione delle imprese ferroviarie ceche (ACRI) esportano più della metà della loro produzione. E questa tendenza continuerà. Con l'obiettivo di rafforzare la loro posizione sui mercati esteri, stanno aprendo proprie rappresentanze e filiali in tutto il mondo. Attualmente operano in più di 20 paesi e gli ordini di esportazione dell'industria ferroviaria stanno diventando uno dei motori della produzione industriale e delle sue esportazioni", conclude Marie Vopálenská.

RED



emergenza nazionale!

In quel periodo la discussione era stata animata e arricchita anche da osservazioni e proposte pertinenti, sul nodo ferroviario di Roma, svolte da Palombi (Assessore dal 1986 al 1989) e Angelè (Assessore dal 1989 al 1993), entrambi Assessori DC.

Successivamente dal 1993 al 2000 ci fu un affinamento delle proposte con l'entrata nella narrazione della "cura del ferro". L'essenza reale della svolta, che produrrà risultati positivi, sta nel fatto che si cominciarono a mettere concretamente in esercizio nel nodo ferroviario di Roma, alcune idee a partire dagli orari cadenzati regionali fino all'integrazione tariffaria metrebis, il fare superava il parlare.

L'intuizione politica del Sindaco Rutelli era stata strutturata da Tocci che, innovando, collegò strettamente lo sviluppo del sistema ferroviario alle scelte urbanistiche e tutto era partito dal Convegno "Roma da slegare" del 18-19-20 maggio 1998.

Si cominciò con il cadenzamento simmetrico della FM 1 e il cadenzamento orario della FM2 (inaugurate dall'allora Ministro dei Trasporti Fiori) poi si lavorò sull'accessibilità con la progettazione di un modello che prevedeva tre passanti 1) la FM1, 2) il passante dei laghi FM3-FM4, 3) il passante dei mari FM2-FM5e per questo la chiusura dell'anello ferroviario era fondamentale e indispensabile e poi si arrivò al gioiello della ricostruzione con raddoppio ed elettrificazione della Roma Viterbo fino a Cesano ed elettrificazione fino a Viterbo, tutto realizzato in soli 18 mesi pronta per il Giubileo del 2000. Trentasei anni con pochi risultati: le Fm 1e2 furono veri successi, frutto del lavoro di Fs e in particolare della collaborazione tra Trasporto Locale di Trenitalia e RFI.

Qualcuno parlando di quei pochi successi lascia intendere che lui c'era (succede sempre così), i successi hanno infinite paternità a volte putative e gli insuccessi sono sempre

orfani), ma questo tentativo di lasciare intendere ha la stessa credibilità del tentativo dello scrivente se sostenesse di aver partecipato alla difesa della Repubblica romana al fianco di Garibaldi.

I convegni con alto tasso di ordinante autocertificazione di esistenza in vita passano (sono passati) e i problemi rimangono (sono rimasti).

Da oltre trent'anni, nei trasporti, se l'ipocrisia fosse merce preziosa, Roma sarebbe il principale mercato mondiale della merce. Nel prossimo convegno sul Nodo di Roma, gli uomini di FS sono immuni per fatto generazionale, alcuni degli altri partecipanti, presenti e presenzialisti, sembrano aver perso la memoria di cosa facessero nel periodo remoto e quello più prossimo.

Dal 2000 ad oggi nei convegni non c'è stata più elaborazione tecnica che arricchisse una strategia, si è assistito ad una ripetizione quasi rituale dei soliti temi e alla voglia di affermare un protagonismo presuntamente originale, in realtà si è assistito a tentativi di piegare a logiche diverse e interessi non generali e comuni anche le scelte del passato, così la chiusura dell'anello è diventata una NON CHIUSURA e si è puntato su stazioni collegate a piani di zona per cercare di recuperare lo sprawl o vecchi errori di pianificazione ferroviaria.

Nel periodo 2000 - 2024 ci sono stati due acuti: nel 2003 il Convegno in Vicolo Valdina: "Cura convalescenza o guarigione per il trasporto ferroviario e l'integrazione tariffaria e modale del Lazio" organizzato dalla Regione Lazio, un convegno che fu definito "convegno d'attacco" il giorno dopo sulla stampa Mario di Carlo dichiarò: "Il tono è stato insopportabilmente polemico anche se le cose su cui discutere sono fondamentali.....".

Non c'era solo tono ma anche contenuti che partivano dall'autoscioglimento per dimissioni (dicembre 2002) del Comitato di Mo-





nitoraggio dell'Accordo di Programma e lo stallo che quelle avevano aggravato.

Il secondo squillo fu nel 2004 quando la Provincia di Roma presentò a convegno l'investimento di 52 milioni di euro per l'acquisto di 11 treni e per avviare la realizzazione delle sezioni corte nel nodo di Roma (obiettivo superato dai programmi di attivazione dell'ERTMS) ma che al tempo rappresentava la seria volontà di partecipare agli interventi sulle infrastrutture.

Ai tanti convegni si devono sommare le convenzioni, i verbali d'intesa e gli accordi di programma, votati e sottoscritti da tutte le amministrazioni che si sono succedute a Roma, dal 1988 ad oggi, con le FS.

L'Accordo di Programma del 2000 fu una specie di Compendio riassuntivo. Il comitato che fu nominato per controllarne l'attuazione era composto da Mazzamuro (Ministero) Poidomani (Regione) e Ciccone (Comune), prima dello scioglimento (dicembre 2002) dovette concludere e relazionare che l'Accordo di Programma era quasi del tutto irrealizzato (di fatto erano state portate a termine solo la FM3 e qualche punto d'incrocio su alcune linee).

Seguirono verbali d'intesa tipo catalogo dei sogni, poi si arrivò al verbale d'intesa del 1 dicembre 2014 che prevedeva solo 6 obiettivi con schede tecniche, finanziamenti e tempi di realizzazione: 1) Valorizzazione della Stazione di Roma Tiburtina, 2) Upgrade sistemi di distanziamento e tecnologie nel nodo di Roma, 3) Nodo Pigneto, 4) Nuovi ACC e modifiche al Piano del Ferro di Roma Ciampino e Roma Casilina, 5) Prima fase funzionale del completamento anello ferroviario nord, 6) Stazione di Magliana- Modifica del piano del ferro. Dieci anni fa, quel verbale del 2014, rappresentava una scelta giusta e innovativa: concentrare gli obiettivi non disperdere attenzione, energie e risorse.

Oggi, con gli insegnamenti di quanto acca-

duto nell'ultimo decennio, si deve concentrare ulteriormente in modo coordinato con la Regione e la priorità degli interventi non sarà data dalla numerazione degli stessi ma dalla logica di sistema che li connette.

Occorrono quattro scelte fondamentali sulle quali trovare l'accordo tra Comune e Regione Lazio sapendo che in meno di 10 anni si possono costruire le condizioni infrastrutturali di gestione del nodo ferroviario che rappresentino, al contempo, un punto di arrivo straordinariamente moderno e innovativo e una condizione di sistema per l'ulteriore sviluppo della mobilità integrata. Una vera rivoluzione per la città e una ridefinizione positiva delle abitudini e delle possibilità di movimento per centinaia di migliaia di cittadini. Queste opere non saranno "le più belle del mondo" non avranno un portato di reperti archeologici ma saranno sicuramente utili.

1) Chiusura dell'anello ferroviario, una chiusura vera esercibile senza rotture di carico con servizi ferroviari su archi e circolari.

2) Realizzazione integrale del nodo di Pigneto con tombamento trasversale e longitudinale del vallo ferroviario, utilizzazione completa dei binari merci, scambio di FR1 e FR3 con la metro C e possibilità di implementare lo scambio con ulteriori relazioni

3) Attivazione nel nodo di Roma e sulle relazioni metropolitane e regionali della tecnologia ERTMS

4) Interventi nel nodo di Ciampino per la separazione dei flussi della linea di Cassino con le linee dei Castelli

Questi quattro obiettivi di sistema, avrebbero un grande effetto rete e capacità dell'infrastruttura, su queste scelte l'amministrazione di Roma dovrebbe concentrarsi, perchè renderebbero più funzionali i raddoppi delle FR regionali, previsti negli accordi tra Regione Lazio e FS, e in generale più funzionali tutti gli interventi previsti

# CONOSCiamo LE RISPOSTE PERCHÉ I PRIMI A PORSI LE DOMANDE SIAMO NOI

Anticipiamo le sfide HR con Soluzioni Innovative. Esperti in Change Management e Digital Transformation, ci dedichiamo a guidare il cambiamento e a valorizzare ogni talento. La nostra promessa? Sviluppare approcci rivoluzionari e autentici per un mondo del lavoro in continua evoluzione



sulla rete metropolitana e regionale.

Le stazioni Massimina e Divino amore sono una eredità dei piani di zona e dello sprawl urbano, che per il Giubileo hanno scarsa incidenza, insieme alle altre ipotesi di stazioni possono essere trattate separatamente in un quadro di convenzioni coerente con le quattro scelte.

Concentrare risorse e attenzione anche attraverso la nomina di commissari per la realizzazione delle opere.

Basta con lo scambio “aree per servizi”, tutte le aree Fs dovrebbero essere vincolate al social housing per combattere l’allargamento dispersivo della città, infatti, ad esempio, gli interventi come quelli previsti nell’area FS della Stazione Tuscolana non sono fattori di gentrificazione del quartiere rimanendo una specie di barrio isolato tipo sudamericana.

Roma deve liberarsi della questione merci che dovrebbe essere una questione nazionale, si deve tornare al quadrilatero ferroviario per le merci per evitare il passaggio del traffico merci nord-sud e viceversa nel nodo di Roma in conflitto con il trasporto ferroviario locale, i parchi e l’ambiente della città.

I convegni non hanno mai cambiato la realtà a volte i convegnisti hanno anche responsabilità sullo stato della realtà in discussione, la cosa più memorizzabile dei convegni sono i buffet che siano light, normal o extra large e questo prima della diffusione della partecipazione on line.

Ci vorrebbe un convegno, utile e non convenzionale, che passasse alla storia o alme-

no alla cronaca. Dopo i soliti saluti di circostanza il primo relatore prende la parola, fa una lunga pausa di riflessione nel silenzio e poi inizia: “Amici e colleghi, porca paletta! Abbiamo sbagliato quasi tutto e il tempo ci ha confinato alla inutilità, oppure un esordio alla Villaggio nella Corazzata Potemkin invece, sinceramente e purtroppo tutto sarà ordinario e secondo copione

Per quanto riguarda la partecipazione al prossimo convegno sul Nodo Ferroviario di Roma, di una società di consulenza si rimanda alla lettura del libro di Mariana Mazzucato e Rosie Collington dal titolo “Il grande imbroglio”, sottotitolo “Come le società di consulenza indeboliscono le imprese, infantilizzano i governi e distorcono l’economia” (Editori Laterza 2023) e mutatis mutandis, pensare a Roma.

Enrico Sciarra



## Nodi Urbani

### Il futuro di Genova passa anche dall'accessibilità'



L'Italia è una nazione in declino. Prima di tutto, sotto il profilo demografico. Qualcuno ha calcolato che, se l'attuale trend si consolida, alla metà del secolo il solo Mezzogiorno avrà perduto otto milioni di abitanti. E neppure gli immigrati riusciranno a colmare i vuoti che si apriranno. Ma non è detto che la stagione del declino sia necessariamente un tempo di rovine e di infelicità. La Venezia decadente del Settecento esprime il meglio della cultura e della dolcezza di vivere, da Goldoni a Casanova. Ed ancora oggi il Carnevale rinnova i fasti di quei secoli ormai lontani.

Se c'è oggi una città che sembra impersonare la stagione del declino, quella è proprio Genova.

E' scivolata dal quinto al sesto posto tra le metropoli italiane, superata da Palermo. Molte industrie hanno chiuso i battenti. I residenti sono tra i più anziani della Peni-

sola. L'aeroporto sviluppa un traffico relativamente modesto: il Cristoforo Colombo si colloca addirittura al 23 posto tra gli scali nazionali, scavalcato persino da Brindisi, Alghero e Trapani. Eppure a Genova l'Alta Velocità, che sottrae clienti ai cieli, non è ancora arrivata. Molti trovano preferibile scegliere i voli per raggiungere Roma, anche se sulla carta la Lanterna è più vicina di Milano alla capitale.

Ma non tutto il male necessariamente viene per nuocere. Solo che bisognerebbe saper interpretare lo spirito dei tempi ed intercettare le nuove opportunità. Per esempio Genova, spenti gli altiforni, potrebbe riscoprire la sua vocazione turistica. Oggi non compare tra le venticinque mete più visitate in Italia per numero di pernottamenti.

Non la scavalcano solo Roma, Venezia, Milano, Firenze e Napoli, fatto abbastanza scontato. Ma anche molte località balneari

o lacustri, a cominciare da Rimini, certo, ma persino da Caorle, Comacchio e Bardolino

Eppure Genova avrebbe molto da offrire ai visitatori stranieri, ma anche a molti italiani che la conoscono poco e male: lo splendido colpo d'occhio per chi arriva dal mare, i forti abbarbicati sulle colline, i pittoreschi carrugi di uno dei centri storici più estesi al mondo, gli affascinanti palazzi nobiliari di via Garibaldi e dintorni, le eccellenze eno-gastronomiche del territorio. Per prima cosa, però, bisognerebbe rimediare ai danni prodotti negli anni dell'industrializzazione spinta e della corsa dissennata alla motorizzazione individuale. Proprio nella città che, con i suoi spazi angusti e le sue ripide salite, meno si presta all'uso indiscriminato dell'automobile.

Il progetto del tunnel stradale sotto il porto vecchio, se fosse economicamente sostenibile, sarebbe un'ottima occasione per ridare dignità e magnificenza al waterfront, a cominciare da Palazzo San Giorgio, soffocato da oltre sessant'anni da una infrastruttura oggettivamente brutta, copiata dai modelli viabilistici delle città nordamericane, che però avevano meno tesori da tutelare. A condizione, ben inteso, di prevedere la successiva demolizione della sopraelevata e riconnettere la città all'acqua, come è avvenuto a Marsiglia e, nel suo piccolo, persino a Bastia, proprio grazie a tunnel subportuali. Anche la trasformazione in percorso ciclopedonale, come a New York o a Seul, potrebbe essere una soluzione, ma meno convincente.

Invece, si pensa di realizzare un'altra struttura sopraelevata, sopra il letto del Bisagno, nonostante i ripensamenti del Ministero e della Soprintendenza e la crescente opposizione dei residenti. Certo lo Skymetro sarebbe un prolungamento della metropo-

litana (ma con rottura di carico) e non dovrebbe incrementare il traffico motorizzato. Ma una soluzione meno impattante, come una moderna linea tranviaria, perché non è stata seriamente presa in considerazione? Basterebbe fare un salto in due città oltre confine come Nizza e Valencia per vedere come il tram (che può anche correre in sotterranea nei punti più delicati) abbia valorizzato il contesto urbanistico.

Genova fu una delle ultime città italiane a rinunciare alle reti tranviarie storiche: accadde alla fine del 1966. I veicoli in circolazione erano allora relativamente moderni. Avessero resistito ancora pochi anni – magari fino alla crisi petrolifera del 1973 – forse sarebbero stati rivalutati. Invece si preferì riutilizzarne le infrastrutture (in primis la galleria Certosa che, tuttavia, dovette essere completamente riadattata con ingenti spese) per realizzare una breve metropolitana che ha una portata di utenti poco superiore. Tanto da essere adesso offerta gratuitamente ai residenti.

Visto che, comunque, la metropolitana è stata attivata, seppur con grandi ritardi, cosa si aspetta ad estenderla dal capolinea di Brin verso i quartieri più popolosi della Val Polcevera e, dall'altra parte, verso San Martino? Puntare solo su autobus elettrici e filobus è ambientalmente encomiabile, ma non intercetta nuovi clienti. Si è sempre sostenuto che Genova già disponesse di una sorta di servizio metropolitano per tutta la sua estensione da Nervi a Voltri e, in estate, alla spiaggia di Vesima. Peccato, però, che i treni locali debbano coesistere con il traffico a più lunga percorrenza e che l'integrazione con i mezzi dell'Amt non abbia funzionato a dovere.

La stazione marittima del capoluogo ligure, in un tempo ormai lontano terminal



# NME

NEXT  
MOBILITY  
EXHIBITION

## MEZZI, SOLUZIONI, POLITICHE E TECNOLOGIE PER UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE

8 - 10 MAGGIO 2024  
FIERAMILANO – RHO

ACQUISTA IL BIGLIETTO



In contemporanea con

**TRANSPORTEC**

SALONE DEI TRASPORTI  
E DELLA LOGISTICA

8 - 11 MAGGIO, 2024 | fieramilano

Con il patrocinio di



Commissione  
europea



Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti



Regione  
Lombardia



Comune di  
Milano



FIERA MILANO

dei transatlantici come il Michelangelo ed il Raffaello, conosce oggi un intenso e crescente movimento crocieristico, al pari di Savona. Poi si scopre che l'80 per cento dei vacanzieri arriva a bordo della propria auto (accollandosi notevoli spese di parcheggio durante la navigazione) o in bus riservati, mentre solo un'esigua minoranza giunge a Genova in treno. Eppure, a differenza di Savona, la stazione di Piazza Principe, è talmente vicina all'attracco delle navi da non rendere necessaria neppure una breve corsa in taxi. Occorrerebbe, però, rendere fruibile e gradevole (per esempio, con tapis roulant ed adeguata illuminazione) il tragitto sotterraneo che pure già esiste, ma nessuno conosce.

Sulla modesta incidenza del traffico aeroportuale si è già detto. Certo non aiuta la mancanza di un collegamento veloce su rotaia, che non servirebbe solo per raggiungere il centro storico e direzionale – tutto sommato abbastanza vicino al Cristoforo Colombo – ma sarebbe molto utile soprattutto per smistare i passeggeri su tutto l'arco delle Riviere di Ponente e di Levante, se fosse concepito in funzione di Passante. Ne beneficerebbero sia i residenti liguri, sia i turisti che intendono soggiornare magari a Camogli o ad Alassio, senza necessariamente dipendere da un'auto a nolo, costosa da affittare e difficile da parcheggiare.

Invece si prefigurano soluzioni ingegnose, ma poco pratiche, come la funivia da Erzelli o un People Mover (che ha già dato prove non esaltanti a Bologna o a Pisa), non considerando come ogni rottura di carico – ed ogni surplus tariffario, specie sulle brevi distanze – non incentiva certo la scelta del mezzo pubblico. Certo, Genova ha una grande tradizione in fatto di mobilità verticale, sia a cremagliera (Granarolo) che funicolari (Sant'Anna, Righi, più recentemente Quez-

zi). Senza dimenticare gli ascensori, alcuni dei quali veri gioielli liberty (basti pensare al Castelletto), altri chicche ingegneristiche (il Montegalletto). Ma per collegare l'aeroporto servirebbe qualcosa d'altro.

Altrimenti tanto vale allora attendere l'attivazione del Terzo Valico, che collocherà lo scalo di Milano Linate (ma non Malpensa, dove atterrano gran parte dei voli internazionali!) a poco più di un'ora dalla Lanterna. Una grande opera, il Terzo Valico, che potrebbe incidere fortemente sui destini della città, avvicinandola in maniera decisiva a Milano e Torino, ma anche a Bologna e Roma, se si volesse sfruttare adeguatamente il raccordo già esistente tra Voghera e Piacenza che si innesta sulla l'Alta Velocità già esistente.

Sono tutte prospettive già alle viste che, tuttavia, mi pare, non siano discusse ed approfondite come meriterebbero. Forse anche dalle scelte corrette nel campo delle infrastrutture e della mobilità si potrebbe cercare di invertire la china del declino, senza considerarlo un destino irreversibile. E fare di Genova una città a vocazione turistica, terziaria e culturale in grado, se non proprio di arrestare il calo degli abitanti storici, almeno di attrarre nuovi residenti motivati dalla ricchezza di opportunità e dalla facilità di connessioni che una moderna metropoli deve saper offrire.

Massimo Ferrari  
Presidente UTP/Assoutenti

## Innovazione

# ABB e CERN: uno studio individua opportunità di efficientamento energetico del 17,4% nei motori per HVAC (Heating, Ventilation and Air Conditioning)



ABB e CERN, il laboratorio europeo di fisica delle particelle, hanno individuato un grande potenziale di efficientamento energetico grazie a uno studio strategico congiunto focalizzato sulle applicazioni HVAC (Heating, Ventilation and Air Conditioning) di uno dei principali laboratori dell'istituto, situato a Ginevra, in Svizzera. Le revisioni dell'efficienza energetica condotte nell'ambito dello studio hanno consentito di individuare un potenziale di risparmio energetico del 17,4 per cento su un parco installato di 800 motori.

Condotto fra il 2022 e il 2023, lo studio è frutto di un accordo siglato fra ABB e CERN. I due partner hanno sviluppato una roadmap per ridurre i consumi energetici dell'impianto di raffreddamento e ventilazione del sito attraverso revisioni dell'efficienza energetica basate sulla raccolta di dati. È stato individuato un potenziale di risparmio energetico annuo fino a 31 gigawattora (GWh).

Se realizzato, questo risparmio consentirebbe di fornire energia a oltre 18.000 utenze domestiche in Europa<sup>1</sup> ed evitare quattro chilotoni di emissioni<sup>2</sup> di CO<sub>2</sub>, un risultato equivalente alla piantumazione di oltre 420.000 alberi<sup>3</sup>.

Le revisioni dell'efficienza energetica valutano le prestazioni e l'efficienza dei motori in base ai loro dati operativi. Grazie a esse, grandi strutture come il CERN possono individuare i margini di risparmio energetico più significativi su intere flotte di motori. Gli esperti di CERN e ABB hanno analizzato un'ampia gamma di dati raccolti dai motori utilizzati in diverse applicazioni di raffreddamento e ventilazione. Sono stati combinati dati provenienti da diverse fonti, fra cui motori connessi digitalmente, il sistema SCADA del CERN e dati raccolti direttamente da pompe, tubazioni e strumentazione. Gli esperti hanno analizzato l'efficienza dell'intero sistema per fornire indicazioni precise



in modo da individuare i motori che offrivano le migliori opportunità per un intervento di efficientamento energetico.

“Siamo fieri di collaborare con il CERN e contribuire al loro obiettivo di fare ricerca nel settore della fisica con un'impronta di carbonio ridotta, aiutandoli ad aumentare l'efficienza energetica dei loro impianti di raffreddamento e ventilazione,” ha dichiarato Erich Labuda, Presidente della divisione Motion Services di ABB. “Questo progetto di ricerca segna una nuova tappa nel percorso di efficientamento energetico del CERN. La collaborazione con il CERN, che ha un grande parco installato di motori, è un esempio eccellente di come possiamo contribuire a generare un forte impatto nell'efficientamento energetico, nel contesto della transizione verso una società a basso tenore di carbonio.”

Giovanni Anelli, Head of the Knowledge Transfer Group del CERN, ha dichiarato: “La collaborazione con ABB è stata intrapresa con l'obiettivo di ottimizzare l'infrastruttura di raffreddamento e ventilazione del laboratorio per ridurre il consumo energetico, ed è in linea con l'impegno del CERN per ridurre al minimo la sua impronta ambientale e condividere pubblicamente i risultati per estendere i benefici a tutta la società. Si tratta di un grande esempio di collaborazione in cui ogni parte dà il proprio contributo. Il CERN mette a disposizione la sua grande infrastruttura e ABB contribuisce con la tecnologia e le competenze nel Service. Siamo molto soddisfatti del risultato finale del progetto di ricerca, perché abbiamo superato il nostro obiettivo di ottenere un efficien-

tamento energetico del 10-15 percento.”

“Gli impianti di raffreddamento e ventilazione sono un punto di partenza fantastico per i progetti di efficientamento energetico,” aggiunge Labuda. “Il motivo è che, spesso, la loro progettazione è sovradimensionata, con specifiche pensate per operare a massimo carico ampiamente sopra la media. Per fare un esempio concreto, abbiamo trovato al CERN un motore di una pompa con un potenziale di risparmio energetico del 64 percento. È altrettanto importante valutare non solo l'efficienza del motore, ma il sistema nel suo complesso, compresi ventilatori, condensatori e torri di raffreddamento. Questo approccio a 360 gradi favorisce il miglioramento dell'efficienza energetica e dell'affidabilità complessive presso il CERN.”

Il prossimo passo del CERN sarà creare una roadmap per l'aggiornamento dei primi motori con le soluzioni raccomandate a seguito della revisione energetica: motori sincroni a riluttanza (SynRM) in classe IE5 con azionamenti a velocità variabile (VSD). Questi motori saranno connessi digitalmente, consentendo l'utilizzo di soluzioni di Condition Monitoring per monitorare in maniera accurata lo stato di salute e le prestazioni al fine di garantire la massima operatività (uptime).

RED



**Tutte le nostre notizie  
sono anche su**



**ABBONATI E LE LEGGERAI INTEGRALMENTE**

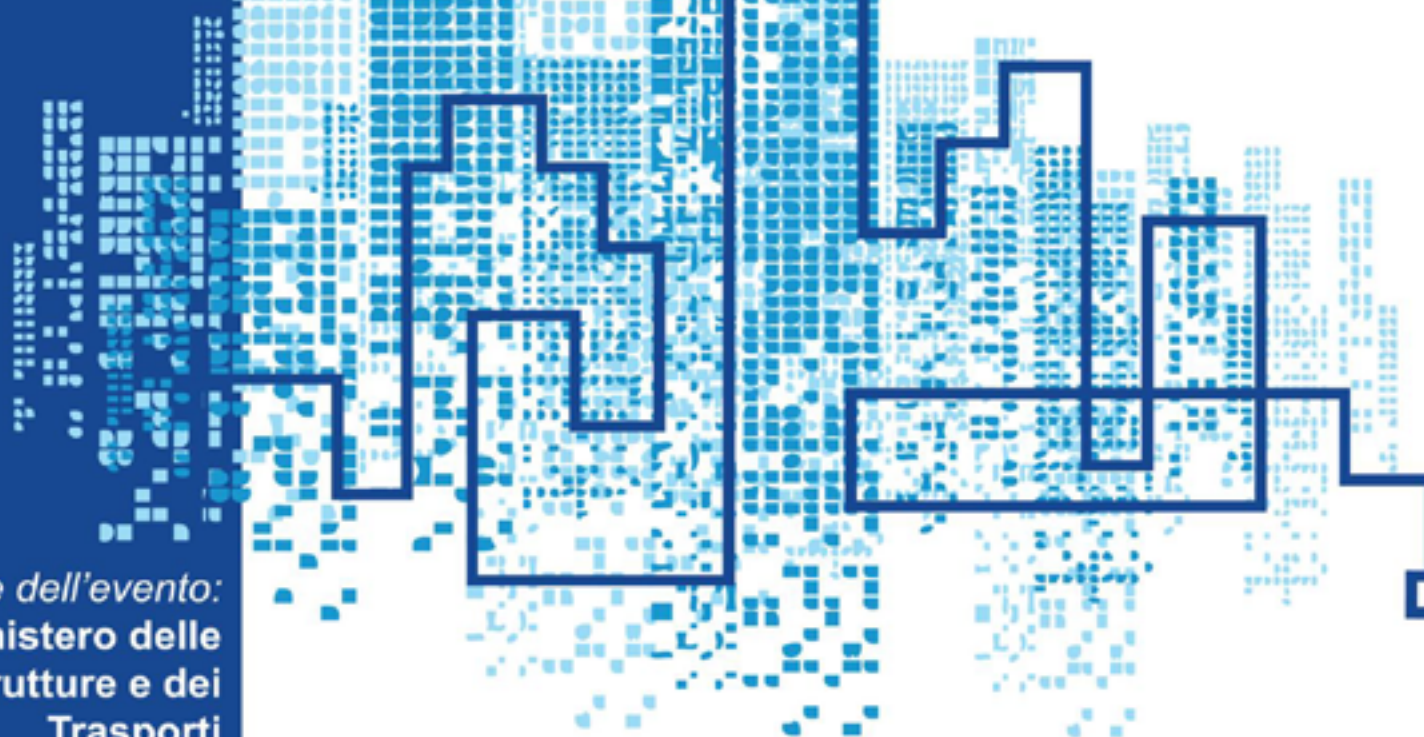


In collaborazione con  
i partner istituzionali



**21**  
*marzo*  
**2024**

# Giornata studio de Mobility Manager di AREA



*Sede dell'evento:*  
**Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Via Caraci, 36  
ROMA  
Sala Emiciclo**

Organizzato in qualità  
di Provider da



## Logistica

# Walden Group entra in Italia. E' tra i principali attori nella logistica sanitaria europea



Walden Group, uno dei principali attori nell'area della logistica sanitaria in Europa, entra ufficialmente nel mercato italiano dopo l'acquisizione delle due società italiane XCM Healthcare, società di logistica sanitaria, e Unitex, network di ultimo miglio a temperatura controllata dedicato al settore sanitario, appartenenti alla famiglia Marzano, fondatrice del gruppo Farmacia S. Caterina, e al CEO Gaetano Colella.

Con una quota del 2,4% del mercato globale in termini di consumo di farmaci, l'Italia è sempre stata un obiettivo di Walden; l'elevata expertise nel campo del R&D, soprattutto nel settore biotech, sono tra i motivi principali che hanno convinto il gruppo in questa decisione. In qualità di player di rilievo nella supply chain farmaceutica nonché fornitori di soluzioni per la distribuzione, le acquisizioni avvenute si sono dimostrate essenziali per entrare nel mercato italiano.

Inoltre, l'Italia rappresenta il terzo paese europeo in cui il gruppo espanderà le proprie operazioni entro un anno, seguendo le

recenti estensioni delle attività di trasporto in Romania e Germania. Il gruppo nutre ambizioni significative per il futuro, con ulteriori progetti già in fase di pianificazione. "Sono entusiasta di annunciare i risultati raggiunti insieme; condividiamo con la famiglia Marzano e il CEO Gaetano Colella i medesimi valori e mentalità imprenditoriale. Questo è stato sicuramente un elemento chiave nella decisione di unire le nostre aziende", afferma Stéphane Baudry, Presidente del Gruppo Walden.

Negli ultimi anni, la famiglia Marzano e il CEO Gaetano Colella hanno sviluppato Unitex, una solida rete di trasporto organizzata attorno a due hub principali strategicamente collocati nel nord (Milano) e nel sud (Napoli) Italia, per offrire una copertura nazionale completa attraverso una rete consolidata di ventiquattro depositi regionali.

La rete sarà inglobata all'interno di Eurotranspharma, la filiale di Walden specializzata in soluzioni farmaceutiche dell'ultimo miglio, che effettua consegne quotidiane a



8<sup>a</sup> edizione



SHIPPING,  
FORWARDING & LOGISTICS  
meet INDUSTRY

MILANO 26-27 marzo 2024

# I FUTURI POSSIBILI DELL'ITALIA PRODUTTIVA E LOGISTICA

Organizzato da



In collaborazione con



The INTERNATIONAL  
PROPELLER CLUB

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT  
MERCHANT SHIPPING, TRANSPORTING AND  
COMMERCE, TO PROMOTE COMMERCIAL  
PUBLIC RELATIONS AND ECONOMIC EXCHANGES



Port of Milan

Promosso da



ASSOCIAZIONE LOMBARDA  
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI



[www.shippingmeetsindustry.it](http://www.shippingmeetsindustry.it)

farmacie, ospedali, grossisti e altri operatori sanitari in nove Paesi. Grazie alla nuova acquisizione, Eurotranspharma estenderà la propria presenza a dieci Paesi europei per fornire un servizio esteso e affidabile a tutti i propri clienti.

Eurotranspharma introdurrà sul mercato italiano i suoi servizi mantenendo elevati standard qualitativi e pratiche di distribuzione impeccabili. Ciò sarà supportato dai sofisticati sistemi informatici di Walden Digital, appositamente dedicati al settore sanitario, che consentono la tracciabilità completa dei prodotti sanitari cruciali in ogni fase della catena di approvvigionamento.

Parallelamente, XCM Healthcare ha sviluppato una promettente attività di logistica sanitaria che sarà potenziata dall'integrazione all'interno di Movianto, la soluzione principale di logistica sanitaria di Walden, già presente in dodici Paesi europei.

Movianto fornisce soluzioni complete per la gestione della supply chain, garantendo un trasferimento affidabile dei prodotti dal produttore al paziente. La sua competenza si estende particolarmente ai prodotti sanitari delicati come le biotecnologie, i vaccini e la diagnostica in vitro. Oltre alla gestione logistica, l'azienda offre servizi ad alto valore aggiunto, quali la gestione degli ordini e degli incassi e laboratori dedicati al controllo qualità. Questi servizi coprono l'intera supply chain, consentendo ai produttori di concentrarsi esclusivamente sul loro core business.

“L'acquisizione recentemente completata segna il primo passo del nostro sviluppo in

Italia. Siamo entusiasti di collaborare con i team di Unitex e XCM per avviare l'implementazione delle soluzioni Eurotranspharma e Movianto nel territorio italiano. Sono fiducioso che otterremo risultati eccezionali, considerando l'expertise dei team di Unitex e XCM, unita alla nostra presenza internazionale in Europa, che contribuisce a una profonda conoscenza del mercato globale e all'esperienza in diversi modelli di gestione aziendale”.

“Naturalmente, continuare ad espandere la nostra presenza in Europa è una priorità, ma siamo un'organizzazione flessibile e sempre pronta a cogliere le opportunità. Perciò, siamo pronti a crescere ovunque possiamo portare valore ai nostri clienti e a nuovi mercati healthcare, espandendoci oltre l'Europa”, conclude Baudry.

RED



**Tutte le nostre notizie  
sono anche su**



**DOW JONES E' UN SERVIZIO PAY X VIEW**

## BRT Onlus

### I 30 km all'ora: numeri e ideologie



Anche sulla questione dei 30km all'ora in città è meglio fare i conti che affidarsi all'ideologia pro-auto, anti-auto. E a Bologna i conti li hanno fatti, con una accurata analisi costi-benefici sociali, che certo non esaurisce il tema ma contribuisce molto alla trasparenza e alla qualità delle decisioni. Cosa di cui in Italia c'è estremo bisogno

L'autore dell'analisi è l'ing. Alfredo Drufuca, che ha una grande tradizione di indipendenza oltre che di competenza, e ha fatto parte del team che per primo ha provato a fare analisi indipendenti delle "grandi opere" di berlusconiana memoria.

I risultati della sua analisi, che ha recentemente presentato a un convegno congiunto BRT- Politecnico di Milano, tengono conto delle principali variabili in gioco: tra i costi, i tempi di viaggio, e tra i benefici la riduzione dell'incidentalità, che risulta "pesare" assai di più delle variabili ambientali.

Più in particolare, l'aumento dei tempi di percorrenza per i passeggeri risulta dominante nei costi, ma anche quello per i veico-

li commerciali emerge come rilevante.

Tra i benefici, come si è detto domina nettamente la riduzione dell'incidentalità. E questo è un beneficio con una forte connotazione etica: infatti gli incidenti stradali in ambito urbano tendono ad essere "asimmetrici". Cioè le automobili danneggiano ciclisti e pedoni, mentre ovviamente non può avvenire viceversa.

Sono presenti anche i benefici alla salute conseguenti ad una maggiore "mobilità attiva" (biciclette e pedonalità).

Il tutto espresso in valori economici, secondo la miglior prassi internazionale (si ricorda che questo tipo di analisi serve proprio a pesare in modo trasparente obiettivi pubblici eterogenei. In assenza di un fattore di comparazione, esplicito o implicito, nessuna scelta è possibile, e allora è meglio che sia esplicito).

Se i 30kmh fossero stati applicati su tutta la rete stradale di Bologna, i risultati sarebbero negativi.

Ovviamente questi risultati hanno portato a



non imporre il vincolo sulla rete principale, ma solo su quelle secondarie e locali, arrivando ad un rapporto tra benefici e costi sociali molto positivo, pari a 1,8.

Ed è stata anche eseguita una analisi di sensitività, che consente di valutare la solidità dei risultati variando alcune assunzioni di base, con esito soddisfacente.

L'unico dubbio è che nella rete secondaria sono state incluse anche alcune strade di penetrazione in città, che forse, testandole in modo separato, avrebbero visto migliorare il risultato mantenendole a 50kmh, o con un vincolo intermedio di 40kmh.

Un'altra analisi quantitativa è apparsa sulla Voce.info (un noto settimanale web di economia) che mette in luce gli effetti sulla sinistrosità di diversi tronchi della rete bolognese prima e dopo l'introduzione del vincolo dei 30kmh, già introdotto in passato proprio a Bologna, ma appare assai meno convincente.

Si ricorda che l'impatto sulla sicurezza di veicoli e pedoni è il maggior beneficio atteso dal provvedimento, e da questa analisi, di più difficile interpretazione in quanto molto più limitata e puntuale, ma anche più "sperimentale", sembrerebbe che i benefici per la sicurezza siano meno certi. Ma è anche meno certa la velocità precedente al vincolo imposto, e quindi l'estensibilità dei risultati all'intera area urbana.

Infine l'analisi del totale degli incidenti a Bologna mostra una tendenza netta alla loro discesa anche senza vincoli ulteriori, il che potrebbe dipendere dal fatto che i veicoli tendono ad aumentare nel tempo la loro sicurezza intrinseca (impianto frenante, pneumatici, ausili alla guida, ecc.), o anche solo da un maggior rigore nel far osservare i vincoli esistenti.

E qui vale la pena di segnalare che in moltissime realtà urbane italiane si otterrebbero risultati molto importanti per la sicurezza e per l'ambiente facendo rispettare la norma-

tiva esistente, sia sulle soste che sulle velocità. Gli strumenti tecnici di rilevamento automatico delle infrazioni sono ampiamente disponibili, poco costosi e molto meno controversi. Si tratta di autovelox, controllo automatico delle infrazioni semaforiche, e dispositivi per il rilevamento delle targhe delle auto in sosta vietata.

Gli effetti sulla sicurezza sarebbero ovvi, mentre quelli sull'ambiente sarebbero dovuti una circolazione più regolare (i consumi urbani sono molto legati alla continuità di marcia: si pensi solo agli effetti delle soste in doppia fila, raramente sanzionati in Italia, mentre non sono nemmeno immaginabili in molti altri paesi, in particolare negli Stati Uniti, "patria" dell'automobile).

La certezza della sanzione in Italia è così bassa, che una ricerca dell'Automobil Club di Milano ha messo in luce che la sosta in doppia fila è statisticamente conveniente: il rischio "monetizzato" è corrispondente al prezzo di un caffè.

Ma dare contravvenzioni è molto impopolare. Anche le attività commerciali urbane sono avverse a interventi severi sui loro clienti motorizzati e indisciplinati.

Introdurre nuovi vincoli, se ben motivati da analisi adeguate e pubbliche, può essere davvero utile.

Ma sarebbe comunque meglio partire dal rispetto della normativa esistente, anche per l'impatto sulla credibilità delle pubbliche amministrazioni. Se coronata da successo, questa politica porterebbe comunque a una riduzione degli incidenti, consentendo poi interventi ulteriori più "cuciti su misura" per le diverse realtà urbane.

Marco Ponti  
BRT Onlus

FONDAZIONE



2011 - 2011

UNA BELLA STORIA ITALIANA



*La bellezza di un viaggio  
senza tempo*

*[www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it)*

Foto di Francesco Galerio