

Manfellotto (ANIE ASSIFER): spingere su innovazione per offrire soluzioni all'avanguardia

(Roma, 3 NOV – Nel numero di questa settimana di Mobility Magazine abbiamo intervistato il presidente di



ANIE ASSIFER, Maurizio Manfellotto.

Si è chiusa da un paio di settimane EXPO Ferroviaria 2017 che ha segnato un record di visitatori e di espositori. A suo parere quali sono i punti di forza di questo tipo di eventi?

Expo Ferroviaria è il più importante evento fieristico italiano in ambito ferroviario. L'edizione 2017, aperta ufficialmente dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, ha riscontrato un grande successo rispetto alla passata edizione. Credo che sia stato positivo sia lo spostamento su Milano che la calendarizzazione negli anni dispari che di fatto costituisce un'alternanza rispetto ad Innotrans, che si tiene appunto a Berlino in anni pari. Sono a mio avviso significativi il ritorno di alcune aziende, che non avevano partecipato nelle scorse edizioni, la presenza di sempre più espositori di altri paesi, conferma del grande fermento internazionale che caratterizza il mercato del trasporto ferroviario, nonché la visita di numerose delegazioni straniere. Direi quindi che Expo Ferroviaria è stata completamente rilanciata e mi auguro che possa crescere ulteriormente nei prossimi anni.

Tante le aziende che hanno partecipato ad EXPO ma poche quelle di proprietà italiana. Da noi si ricerca, si progetta e si costruisce, ma molte delle proprietà sono volate all'estero. Conseguenze della globalizzazione dei mercati e della necessità di aggregazione per competere con i giganti del lontano oriente. L'Italia è ancora in grado di recuperare un ruolo tra i primi Paesi a vocazione industriale?

Oggi la cosa più importante per le aziende è crescere in termini di competenze tecnologiche e poter quindi competere a livello globale. L'Italia è uno dei paesi più avanzati tecnologicamente in ambito ferroviario e ben vengano gli investimenti stranieri per rafforzare ulteriormente lo scenario industriale di questo settore nel nostro Paese. A ciò si aggiungono le occasioni di collaborazione internazionale in cui società di paesi diversi integrano le proprie competenze, tecnico/tecnologiche e culturali, in progetti condivisi. Ciò innesca un processo di scambio, di arricchimento e di confronto per le singole persone e per l'intera filiera. Si tratta quindi di una grande opportunità non solo per le grandi industrie ma per l'intero settore ed il Paese tutto. La Commissione Europea sta lavorando al tema della competitività dell'industria ferroviaria europea (che occupa più di 400.000 addetti diretti) per affrontare le sfide del mercato mondiale dove indubbiamente dovremo confrontarci con il colosso cinese CRRC. L'Italia è tra i primi paesi al mondo ad avere sul proprio territorio le fabbriche dei più grandi costruttori mondiali di rolling stock e sistemi di segnalamento: è necessario spingere sull'innovazione per offrire soluzioni tecnologiche sempre più all'avanguardia in termini di sicurezza, affidabilità e comfort per gli utenti.

Il Governo, ed il ministro Delrio in particolare, si è fortemente impegnato nella "cura del ferro". Come le aziende italiane possono contribuire a sostenerla?

L'attenzione posta dal Governo e dal Ministro Delrio al settore dei trasporti è sotto gli occhi di tutti. Risorse finanziarie per acquistare nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale, grandi progetti infrastrutturali, rilancio del trasporto merci su rotaia e intermodalità rappresentano i pilastri principali della "cura del ferro". Il settore industriale sta lavorando per realizzare quanto, proprio in conseguenza alle misure del Governo, il mercato sta richiedendo. Si tratta di un progetto che coinvolge l'intero sistema Paese perché punta a modificare radicalmente la mobilità ed il settore dei trasporti.

Quanto la politica ha influito al rilancio del mercato ferroviario nazionale e quali iniziative reputa necessarie per continuare su questa strada?

I provvedimenti del Governo in ambito ferroviario hanno avuto la quasi totale condivisione di tutte le altre forze politiche e questo è un aspetto importante di condivisione degli orientamenti in tema di trasporti a livello nazionale. L'influenza è stata molto positiva e il mercato nazionale, dopo quattro anni di stasi fino alla fine del 2014, ha registrato un deciso aumento degli investimenti del Gruppo FSI passando dai 4 miliardi circa del 2014 ai 6 miliardi del 2016, con conseguenti risvolti positivi per la maggior parte delle società operanti nel settore.

È dunque necessario mantenere una cabina di regia unica, a livello nazionale, evitando frammentazioni sugli aspetti di operatività che potrebbero essere dannose al nostro sistema industriale, e continuare su questa strada in termini di investimenti e innovazione per poter garantire un servizio sempre migliore ai passeggeri dal punto di vista della sicurezza, della frequenza, del comfort e di una sempre più semplice accessibilità.

Il Gruppo FSI si è dotato di un imponente piano industriale. Come pensate di aiutare le vostre imprese a programmare e pianificare le loro attività, anche in ricerca e progettazione?

Per la prima volta è previsto un piano della mobilità integrata che è rivolto a soddisfare i bisogni delle persone non solo in termini di trasporto ferroviario ma nell'ottica del "door to door". Le stazioni, ad esempio, come da obiettivo indicato nel Piano industriale del Gruppo FSI, sono destinate a trasformarsi radicalmente e a cambiare in veri e propri hub intermodali che, anche attraverso la promozione di un alto livello di sostenibilità ambientale e sociale, possono realisticamente diventare embrioni di smart cities all'interno delle nostre città, visione che ha già raccolto grande interesse all'interno del comparto industriale rappresentato da ANIE ASSIFER, Associazione delle Industrie Ferroviarie che rappresenta – all'interno di ANIE Confindustria – oltre cento aziende, con un fatturato aggregato nel 2016 di 4 miliardi e l'impiego di oltre 15.000 addetti diretti.

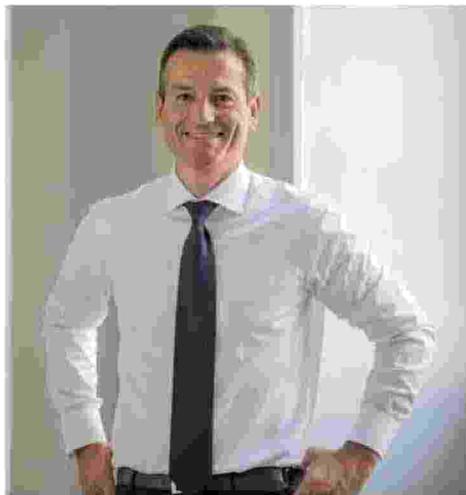
Il piano del Gruppo FSI è certamente molto ambizioso dal punto di vista del volume degli investimenti previsti e delle strategie di integrazione per mobilità, trasporti e logistica. La previsione di investimenti di 94 miliardi di euro in 10 anni è un'ottima opportunità di crescita per l'industria del settore che si rafforzeranno e saranno sempre più capaci di affrontare la competizione tecnologica sui mercati internazionali. Sarà quindi fondamentale vedere la declinazione operativa del piano decennale in modo da consentire alle società di ANIE ASSIFER di orientare e programmare nel modo migliore le proprie attività in ricerca e progettazione.

E' di pochi giorni fa la firma delle convenzioni con le regioni per il Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria che riguarderà interventi sui sistemi, sui passaggi a livello. In questo settore siamo tra i primi nel mondo. Ulteriore ossigeno per le imprese italiane?

Il Governo, lo scorso aprile, aveva messo in campo i provvedimenti primari per l'integrazione delle ferrovie regionali nella rete ferroviaria nazionale. La firma delle prime sette convenzioni con le Regioni rappresenta la declinazione operativa delle suddette disposizioni. L'installazione del sistema SCMT, iniziata nel 2003, rappresenta una storia di successo frutto della collaborazione tra RFI, Trenitalia e l'industria ferroviaria che ha portato all'azzeramento delle collisioni tra treni e ci ha consentito di essere tra i primi al mondo per livelli di sicurezza. Sicuramente siamo all'avanguardia perché abbiamo la capacità e la propensione all'innovazione. Anche sui passaggi a livello, per esempio, sono in atto interventi tecnologici importanti che attraverso l'installazione di particolari dispositivi avranno la funzione di inibire gli attraversamenti indebiti di persone, che da un decennio circa sono la causa degli incidenti. [Per leggere il Magazine visualizza lo sfogliabile](#) (tratto da ferpress.it)

Note, l'editoriale dell'AD Trenitalia Iacono : " Rock e Pop, la nuova musica per gli italiani"**Il settimanale dedicato ai clienti del trasporto regionale accompagnerà il roadshow dei nuovi treni regionali**

di Orazio Iacono, AD e DG di Trenitalia, disponibile anche [su ISSUU](#)



Sono giorni importanti per Trenitalia. Il lavoro di tante persone, di colleghe e colleghi pieni di passione, prende forma mostrando agli italiani due nuovi treni che tra non più di 500 giorni inizieranno a cavalcare questa splendida terra chiamata Italia, a cominciare dall'Emilia Romagna. Avrete sicuramente letto negli ultimi mesi di un investimento importante da parte nostra per rilanciare il Trasporto Regionale.

Quattro miliardi e mezzo di euro per due gare con l'obiettivo di acquistare fino a 300 treni Rock e 150 Pop. Investimenti sicuramente importanti, senza precedenti in Italia.

Non dobbiamo poi dimenticare che un buon 25% della flotta è stato già sostituito con 250 nuovi treni già consegnati, acquistati negli anni precedenti con 2 miliardi di euro. Investimenti che vanno di pari passo a una profonda trasformazione dell'azienda, producendo un risultato importante in termini di puntualità reale

percepita dal cliente al 90,6% e cancellazioni imputabili a Trenitalia ridotte allo 0,4%.

Un aumento della soddisfazione del cliente nel complesso passata dal 72,3% del 2012 all'82,6% del

2017. Soddisfatti? No! Vogliamo fare di più. Convincere gli italiani che questa scommessa si può vincere tutti insieme. Con le Regioni che, scommettendo su contratti di lunga durata, possono ridurre sensibilmente l'età media della flotta fino a 10,9 anni entro il 2023; intorno ai clienti, vero perno sul quale abbiamo progettato ogni singolo dettaglio; per i nostri dipendenti, per continuare a migliorare la loro esperienza di lavoro.

Due nuovi treni made in Italy realizzati a Pistoia e a Savigliano, progettati all'insegna dell'esperienza di viaggio dei passeggeri. Sedili di nuovissima generazione per garantire elevati livelli di comfort. Finestrini più ampi per godere delle bellezze del Paese; fino a 16 posti bici e aree per il passeggino o il famoso "poggia bimbo" nella toilette universale. **Rock e Pop** saranno dotati di rete WiFi; di un sistema di videocamere di sorveglianza a circuito chiuso; di monitor informativi per i passeggeri; di people counter per il conteggio dei viaggiatori; di un impianto di climatizzazione di ultima generazione a elevata silenziosità, in grado di regolare il proprio funzionamento in base all'occupazione dei convogli. **Treni eco-friendly con prestazioni sostenibili** anche grazie a una tecnologia capace di fornire al macchinista informazioni utili a minimizzare i consumi in marcia e a veicolo fermo.

Da Jazz & Swing a Rock & Pop, generi musicali tra i più conosciuti. La musica come elemento positivo. Questo è quello che chiediamo, questo è ciò che vogliamo da tutti noi. Positività nell'affrontare questa immensa sfida del rilancio del Trasporto Regionale in Italia.

Vi aspettiamo nelle principali piazze per accompagnarvi nella visita dei due prototipi. Sarà l'occasione per illustrarvi tutte le novità del Pop e del Rock e l'energia che quotidianamente ci mettiamo per migliorare il viaggio di oltre un milione e mezzo di persone al giorno. *Welcome to the show*, perché la musica sta cambiando. [Visita la sezione #lamusicastacambiando](#) (tratto da fsnews.it)

Piemonte: Chiamparino, dal 2020 nella Regione viaggeranno 9 treni Pop e Rock

Torino, 3 NOV – All'inizio del 2020 viaggeranno anche sulle rotaie del Piemonte nove dei nuovi treni regionali Pop e Rock, costruiti negli stabilimenti Alstom a Savigliano e Hitachi Rail Italy a Pistoia. L'investimento iniziale è di 102 milioni di euro, stanziati in parte da Trenitalia (42) e in parte dalla Regione (60).

La presentazione dei due mezzi si è svolta oggi in piazza Castello a Torino, dove è stato allestito il villaggio #lamusicastacambiando, alla presenza degli amministratori delegati di FS Italiane, Renato Mazzoncini, e di Trenitalia, Orazio Iacono, del presidente della Regione, Sergio Chiamparino, e dell'assessore al Trasporti, Francesco Balocco.

"Favorire il trasporto pubblico – ha dichiarato Chiamparino – è una scelta qualificante del nostro programma di governo che si muove verso due direzioni: rafforzare la rete grazie agli interventi compresi nel contratto stipulato di recente con Trenitalia, che prevede 100 milioni per il nuovo materiale rotabile e il contenimento delle tariffe; affidamento del servizio mediante confronto competitivo, unico modo per far viaggiare treni migliori e con costi contenuti. L'obiettivo è consentire di spostarsi da Torino alla maggior parte dei capoluoghi di provincia del Piemonte, e viceversa, in meno di un'ora e creare così una grande rete metropolitana. Da non dimenticare che viene anche rafforzata la competitività delle aziende che producono treni".

Pop è un treno elettrico, mono piano, a 3 o 4 casse, dotato di 4 motori di trazione. Viaggerà ad una velocità massima di 160 km orari, avrà un'accelerazione superiore del 20% rispetto alla generazione precedente e trasporterà oltre 300 posti a sedere nella versione 4 casse e oltre 200 nella versione a 3 casse. Le sedute sono dotate di prese per alimentazione di pc, tablet e cellulari, l'illuminazione è ottimizzata grazie a grandi finestrini che consentono un maggior ingresso di luce naturale, i livelli di rumore e vibrazioni sono stati ridotti al minimo, la temperatura viene mantenuta sempre confortevole da un impianto di condizionamento potenziato. Il sistema informativo integrato con l'infrastruttura di terra di Trenitalia permetterà un servizio di informazione e intrattenimento audio video con numerosi display, una rete wi-fi accessibile ai passeggeri e al personale di bordo.

Rock sarà composto da 4 o 5 casse parzialmente a doppio piano, lungo rispettivamente 110 o 136 metri e largo 2,8 con una capacità complessiva di 656 passeggeri. La struttura delle casse sarà in lega leggera, con motori di trazione distribuiti lungo l'intero convoglio e azionamento su 4 carrelli motore. Confort e interni saranno simili a Pop. (tratto da ferpress.it)

FSI: Mazzoncini, quotazione in borsa non prima del 2019. La decisione sarà presa dal nuovo Governo

Torino, 3 NOV – “La quotazione in borsa non avverrà prima del 2019”. Lo ha detto l’Ad di FSI, Renato



Mazzoncini, parlando con i giornalisti a margine della presentazione dei nuovi treni regionali a Torino.

“La decisione – ha spiegato Mazzoncini – sarà presa dal nuovo governo e dal nuovo parlamento”.

Il piano di emissione dei bond verrà invece completato entro Natale. Come ha ricordato l’Ad, ne sono stati già emessi 3,1 miliardi. L’obiettivo è di arrivare a 4 miliardi. (tratto da ferpress.it)

Decreto Ferrobonus: Paruzzi, nutro speranza che queste misure portino a nuovo modo di considerare la “via del ferro”

Roma, 3 NOV – Tra due settimane la seconda edizione del Forum Pietrarsa organizzato da Assofer in collaborazione con Confetra, Confindustria ed il sostegno del MIT. Ferpress ha chiesto a alcuni dei partecipanti alla prima edizione del Forum cosa è cambiato nell’ultimo anno nel settore e nella percezione del mondo industriale dei servizi merci su ferro.

Il quinto intervento è di Michele Paruzzi, GBU Soda Ash & Derivatives CS /FO Manager Europe

FerPress: Lo scorso anno a Pietrarsa si percepiva una viva preoccupazione dei produttori del settore chimico per le forti restrizioni imposte al trasporto dei loro prodotti. Sta cambiando qualcosa o le preoccupazioni permangono?

Paruzzi: Rispondo volentieri alla sua domanda, evidenziando che le preoccupazioni sono, per il momento, solo mitigate dai provvedimenti e dalle iniziative entrate in vigore grazie ai contributi della commissione Europea ed alla loro effettiva applicazione e fruibilità attuate dal decreto Ferrobonus, che peraltro abbiamo appreso è stato positivamente prolungato fino a Dicembre 2019.

Infatti, le perplessità sull’effettivo miglioramento del servizio e delle condizioni offerte all’Industria Chimica italiana per il trasporto su rotaia non sono sostanzialmente diminuite, in quanto permangono tuttora restrizioni nella tipologia di trasporto (carro singolo e diffuso) e limitazioni nelle soste oltre che nella diminuita disponibilità di terminali e raccordi ferroviari idonei che rendono – ancora – difficile ed onerosa in termini di tempo e di costi una significativa e stabile inversione di tendenza.

L’augurio che posso farmi e fare a nome del Gruppo Solvay e del Comitato Logistica di Federchimica di cui faccio parte è che questi importanti e confortanti passi in avanti – non solo economici ma caratterizzati ed identificabili in una indiscussa ed accresciuta attenzione verso il trasporto ferroviario a livello governativo, ministeriale e dei fornitori di servizi – possano concretizzarsi concretamente, e nel più breve tempo, in un nuovo modo di considerare la “via del ferro” in termini di competitività, sostenibilità e sicurezza della filiera e delle infrastrutture e ricominciare ad attirare nuovamente i settori industriali come il Chimico che ne sono stati così tanto penalizzati negli ultimi anni. (tratto da ferpress.it)

Revisione in vista per le ALn 663 e 668

ROMA - Si allontana, almeno per ora, lo spettro dell’accantonamento delle automotrici Diesel ALn 663 e ALn



Foto Guglielmo Barone

668 delle serie più recenti. Trenitalia ha infatti disposto la revisione di un lotto di questi mezzi, che tuttora rappresentano la colonna portante del trasporto regionale sulle linee secondarie non elettrificate italiane (con l’eccezione dei collegamenti Intercity Taranto - Reggio Calabria).

L’intervento di manutenzione ciclica di tipologia R3, che si effettua dopo una percorrenza di circa 450.000 chilometri, riguarderà 20 automotrici tra ALn 663 e ALn 668, con eventuale opzione per altrettante unità delle stesse serie e verrà affidato ad azienda esterna al Gruppo FS tramite bando di gara, per un

valore stimato di 8.720.000 IVA esclusa per entrambi i lotti.

Sulle medesime automotrici nel 2015 è stato inoltre programmata la messa in opera di un nuovo dispositivo, che provvede allo spegnimento dei motori Diesel in caso di emergenze. *(tratto da ferrovie.it)*

Stadler: vinto un contratto per la revisione di carrelli ferroviari in Finlandia

Roma, 3 NOV – Dopo aver vinto un appalto pubblico internazionale, Stadler ha firmato un contratto con Junakalusto Oy per la revisione dei carrelli ferroviari dei treni FLIRT consegnati in Finlandia tra il 2009 e il 2014.

L'accordo riguarda 78 motori e 117 rimorchi e scambi la cui revisione si è resa necessaria poichè è stato superato il milione di chilometri percorsi.

Il contratto di revisione inizierà a gennaio 2018 e proseguirà fino a che non saranno terminate le revisioni di tutti i carrelli, ma non oltre la fine del 2022.

I controlli saranno gestiti dal centro di revisione di Stadler, situato a Szolnok, in Ungheria.

Yrjö Judström, amministratore delegato di Junakalusto Oy, ha commentato il contratto affermando che "le revisioni sono una parte importante nella gestione del ciclo di vita del treno. Con questo contratto saremo in grado di raggiungere gli obiettivi qualitativi e finanziari che abbiamo fissato per la revisione".

Jürg Gygax, vicepresidente esecutivo di Stadler responsabile della divisione del servizio ha aggiunto: "la fornitura di servizi per i veicoli per noi è un segmento importante. Siamo anche molto orgogliosi di esser riusciti a presentare la migliore offerta per prezzo e qualità nonostante una concorrenza eccezionalmente forte". *(tratto da ferpress.it)*

Ferrovie: TAF vs Rock, due generazioni a confronto

04 Novembre 2017 - Trenitalia attende ormai a settimane il primo dei nuovi treni Rock a due piani che,



costruito da Hitachi Rail Italy si pone come segmento su quello dei TAF che peraltro furono costruiti dalla AnsaldoBreda della quale oggi la ditta nipponica ha preso il posto.

I TAF sono stati progettati a partire dal 1993, quindi oltre 20 anni prima rispetto ai Rock e sorge spontaneo un confronto per osservare come si sia evoluta la

costruzione dei rotabili ferroviari in questo lasso di tempo.

Entrambi caratterizzati da un allestimento a due piani, i TAF sono costituiti da 4 elementi per un totale di quasi 104 metri. Questa idea della composizione bloccata è stata forse quella che ne ha decretato più di altro un certo insuccesso risultando troppo poco capienti nelle ore di punta e inutili nelle ore di morbida. Un sistema di ovviare al problema si è avuto con i TSR realizzati in varie composizioni da 3, 4, 5 e 6 elementi ma anche qui con qualche difficoltà nel rispetto dei turni.

Con il Rock, Trenitalia riduce le varianti con due configurazioni da 4 e da 5 elementi, una verosimilmente destinata alle linee meno frequentate e una per quelle dove una carrozza in più fa la differenza. Si tratta di un cambiamento molto importante, ad esempio, per le linee afferenti la Capitale, dove i TAF sono spesso stracolmi nelle ore di maggiore affluenza.



Qualora venissero dislocati su queste rotte i convogli da 5 elementi, si avrebbero 136 metri di treno, passando sopra al potenziale inutilizzo nelle ore di minor traffico ma aumentando decisamente il numero di passeggeri trasportati durante le ore di punta. Del resto, i problemi che si ponevano a metà anni '90, con le banchine di numerose stazioni di periferia non sufficientemente lunghe, nel frattempo sono stati risolti, quindi la mossa pare decisamente azzeccata.

Con questo modo di operare si passerebbe dai 469 posti a sedere di un TAF da 4 elementi ai 656 del Rock da 5 unità che grazie ad una intelligente organizzazione interna permettono di elevare non di poco il numero delle sedute. Facendo un conto molto approssimativo,

ma che può rendere l'idea, un TAF annovera circa 117 posti seduti in media per elemento che salgono a 131 nel Rock.

All'uscita dei TAF si precisò che non sarebbero stati convogli particolarmente veloci perché si era preferito puntare più sulla accelerazione che sulla velocità massima. Visti i servizi che i rotabili avrebbero dovuto effettuare sembrò allora una scelta azzeccata che poi però in alcuni casi si dimostrò meno corretta di quanto si potesse sperare.

La velocità estremamente ridotta ne limitò ad esempio fortemente l'uso in Direttissima Roma - Firenze dove i convogli alle volte sono stati costretti a girare provocando notevoli rallentamenti a mezzi più veloci.

I 140 km/h di punta erano però il compromesso da accettare per avere un'avvio migliore che infatti permetteva ai TAF di spuntare a $0,7 \text{ m/sec}^2$, qualcosa di impensabile se si considera che fino ad allora il riferimento erano le ALe 801 dei primi anni '70.

A dispetto di questo, oggi, i Rock non solo sono caratterizzati da una velocità massima di 160 km/h che li equipara ai regionali più veloci, ma godono di una accelerazione pari a 1 m/sec^2 che li rende perfetti per i servizi che principalmente dovranno sostenere che con soste frequenti necessitano di un notevole spunto.

Abbiamo visto sommariamente (anche perché finora i dati tecnici del Rock sono perlopiù sconosciuti) le migliorie dal punto di vista tecnico ma ovviamente venti anni di differenza portano enormi cambiamenti anche sotto il profilo del comfort. I nuovi Rock avranno poltrone ergonomiche in eco-pelle, prese al posto, ampi spazi per i bagagli e tutte quelle accortezze che lustrì di esercizio con i loro predecessori hanno suggerito.

Velocità maggiore, accelerazione maggiore, più capienza e migliore confort per i passeggeri. Tutte caratteristiche che fanno dei nuovi Rock gli eredi molto migliorati degli ormai anziani TAF. (tratto da ferrovie.info)



UE lancia consultazione pubblica sui documenti elettronici per il trasporto merci

Bruxelles, 3 NOV – La Commissione europea ha lanciato una consultazione pubblica sul tema “sui documenti elettronici per il trasporto merci”.

La consultazione può essere di particolare interesse per le autorità pubbliche del settore dei trasporti, nonché per le autorità doganali, fiscali e responsabili dell'applicazione della legge, le imprese di spedizione, le società di trasporto e di logistica, i fornitori di servizi ITS/telecomunicazione, i sindacati, le ONG e i gruppi di interesse (consumatori, organizzazioni per l'ambiente o la sicurezza, ecc.), i ricercatori e il mondo accademico, i consumatori e tutti gli altri cittadini interessati. L'obiettivo di questa consultazione pubblica è raccogliere i punti di vista e le preoccupazioni dei cittadini, delle organizzazioni e delle imprese in merito all'uso di documenti elettronici per il trasporto merci per contribuire all'analisi della Commissione sui seguenti elementi chiave della valutazione d'impatto:

- i motivi per cui i documenti di trasporto in formato elettronico non sono ancora usati molto spesso
- la portata dei potenziali benefici non ancora sfruttati
- le possibili misure da adottare per sostenere la diffusione dei documenti di trasporto elettronici tra tutti i soggetti interessati del settore della logistica e dei trasporti e
- gli impatti previsti di queste misure.

Il questionario è strutturato in modo da consentire al pubblico senza conoscenze specifiche di esprimere un suo punto di vista.

È possibile partecipare alla consultazione pubblica rispondendo al questionario online entro il 18 gennaio 2018. Per consentire alla Commissione di capire meglio la posizione sostenuta, i partecipanti sono invitati ad approfondire le risposte nei riquadri previsti a tal fine.

Il questionario è disponibile in quasi tutte le lingue ufficiali dell'UE. Le risposte possono essere formulate in una qualsiasi delle 23 lingue ufficiali dell'UE. La compilazione del questionario richiede fra 20 e 30 minuti.

È possibile interrompere la compilazione del questionario e continuare in un secondo momento. Una volta che il questionario è stato inviato, è possibile scaricare una copia delle risposte date.

Alla fine del questionario si possono caricare documenti giustificativi per integrare il contributo. Inoltre, l'ultima domanda offre la possibilità di specificare se si è interessati a partecipare a sondaggi di follow-up rivolti a parti interessate specifiche con competenze giuridiche, amministrative o tecniche. [Per maggiori informazioni](#). (tratto da [ferpress.it](#))

Genova: il 24 novembre un workshop su Manutenzione e industria 4.0

Genova, 3 NOV – Man.Tra organizza a Genova il prossimo 24 novembre un workshop dal titolo "Manutenzione e industria 4.0, un'occasione di rilancio per la Liguria".

Nell'ambito dell'Osservatorio Manutenzione 4.0 promosso da AIMAN, ManTra è stata infatti incaricata di curare gli aspetti organizzativi e scientifici di un evento che ha lo scopo di mettere a confronto le esperienze pratiche del mondo produttivo con le disponibilità e i piani di sviluppo messi a disposizione dalle istituzioni locali.

Un'occasione per comunicare le buone pratiche in corso di definizione nel settore dei trasporti anche a settori tradizionalmente "lontani", contribuendo a diffondere la cultura della manutenzione attraverso AIMAN, l'associazione di riferimento. [Consulta il programma](#) (tratto da [ferpress.it](#))

Zimbabwe: proposte da investitori stranieri per ricapitalizzare la rete ferroviaria

Roma, 3 NOV – Sei investitori privati, tra cui la malese SMH Rail e la sudafricana Transnet, hanno consegnato i documenti per partecipare a un appalto da 400 milioni di dollari al fine di ricapitalizzare la National Railways of Zimbabwe, società statale che gestisce la rete ferroviaria nel Paese. Lo riporta il sito di informazione "Africa e Affari".

Da anni la compagnia pubblica a causa di una scarsa capitalizzazione e dei mezzi di trasporto obsoleti non genera profitti ed ha accumulato un debito di 144 milioni di dollari. Tra gli altri investitori anche la SinoHydro, la China Civil Engineering and Construction e la società di consulenza Crowe Howarth.

"Siamo aperti ad ogni forma di investimento, che sia per ripianare il debito o per comprare azioni, dobbiamo ancora analizzare le proposte che sono state depositate e scegliere ciò che è più funzionale per la nostra società e che generi profitti per gli investitori", ha detto Larry Mavhima, direttore delle ferrovie nazionali dello Zimbabwe. Durante gli anni di massima efficienza, la NZR era in grado di trasportare 18 milioni di tonnellate di merci, mentre lo scorso anno si è fermata a tre milioni e l'obiettivo per il 2017 è di 3,7 milioni di tonnellate. (tratto da [ferpress.it](#))

