

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Svizzera: FFS e concessione nazionale per il traffico a lunga percorrenza

Le FFS hanno richiesto all'UFT il rinnovo per altri 15 anni della concessione nazionale per il traffico a lunga percorrenza. La domanda delle FFS sgrava Confederazione e Cantoni per un importo annuo fino a 30 milioni di franchi. Negli ultimi dieci anni il traffico a lunga percorrenza nazionale è stato pianificato e gestito in modo efficace dalle FFS che ne hanno fatto la spina dorsale dei trasporti pubblici in Svizzera. La soddisfazione dei clienti è costantemente aumentata. Per la riassegnazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza l'UFT ha lanciato un concorso di idee; i relativi colloqui sono terminati a febbraio, senza esito, alla tavola rotonda con l'UFT e le imprese ferroviarie. Le FFS hanno proseguito i colloqui e all'inizio di luglio hanno trovato un accordo con la SOB, mentre la BLS non ha aderito alla proposta di collaborazione avanzata dalle FFS. Le FFS sono tutt'ora disposte a una collaborazione nazionale e a patto che risulti un chiaro valore aggiunto per i clienti, non aumentino i costi globali del sistema e sia assicurata la fattibilità operativa.

Negli scorsi dieci anni, nell'ambito della concessione nazionale, le FFS hanno pianificato in qualità di operatore unico e in modo efficace il traffico a lunga percorrenza, riuscendo a gestirlo con successo sulla rete a traffico misto maggiormente trafficata al mondo. Attualmente il traffico

ferroviario a lunga percorrenza è sicuro e puntuale; inoltre il traffico regionale e internazionale sono stati integrati in modo ottimale nel sistema. I treni di FFS Lunga percorrenza coprono ogni giorno 188 000 km e i clienti percorrono quotidianamente 37,1 milioni di km. La soddisfazione dei clienti verso il traffico a lunga percorrenza delle FFS ha toccato un ulteriore picco. Per queste ragioni le FFS chiedono all'UFT il rinnovo per altri 15 anni della concessione nazionale per il traffico a lunga percorrenza. Parte integrante della domanda è la cooperazione con la SOB. Grazie all'integrazione nel traffico a lunga percorrenza delle attuali linee del traffico regionale San Gallo-Coira e Berna-Neuchâtel-La Chaux de-Fonds, nonché alla cadenza semioraria Basilea-Bienne a partire dal 2022, le FFS sgravano Confederazione e Cantoni per un importo annuo fino a 30 milioni di franchi.

- *Sviluppo del traffico a lunga percorrenza: prestazioni eccellenti per i nostri clienti*

Le FFS potenziano il traffico a lunga percorrenza in Svizzera creando al tempo stesso un valore aggiunto per i clienti, i trasporti pubblici elvetici, i Cantoni e la Confederazione. Attraverso la pianificazione, la gestione e l'esercizio integrati e da un unico operatore si crea un'offerta unitaria a livello nazionale, coinvolgendo tutti i Cantoni. I clienti potranno usufruire di collegamenti più frequenti, diretti, rapidi, comodi e semplici. A tal fine le FFS restano fedeli al modello di successo dell'orario cadenzato e in futuro offriranno collegamenti ogni mezz'ora e, nelle aree metropolitane con una domanda elevata, ogni quarto d'ora. Grazie

al nuovo treno bipiano per il traffico a lunga percorrenza e al treno ad alta velocità Giruno aumenta il numero di posti a sedere. Inoltre la nuova numerazione delle linee a lunga percorrenza assicurerà ai clienti maggiore chiarezza. Con la domanda di concessione le FFS intendono fornire ai propri clienti prestazioni eccellenti. Nel contempo s'impegnano a mantenere stabili i prezzi dei trasporti pubblici fino almeno al 2020, anche grazie all'attuazione coerente del programma di efficienza in corso «Rail-Fit20/30».

Il rinnovo della concessione richiesto dalle FFS ha una durata di 15 anni. Per questo periodo le FFS hanno già investito 0,8 miliardi di franchi in nuovo materiale rotabile per il traffico a lunga percorrenza ed emesso ordini di materiale rotabile per 2,5 miliardi di franchi. Inoltre, attualmente vengono investiti circa 250 milioni di franchi nell'ampliamento degli impianti di manutenzione per i nuovi treni, e quindi in ulteriori posti di lavoro nell'industria e nella piazza economica svizzera. Per questi motivi le FFS devono poter contare sulla sicurezza della pianificazione e degli investimenti a lungo termine.

- *Le FFS pronte per il cambiamento d'orario del 10 dicembre 2017*

La nuova concessione verrà assegnata dall'UFT entro l'inizio di dicembre 2017. A seconda dell'esito della procedura per il rilascio della concessione, le FFS si riservano di modificare o eventualmente ritirare delle domande per determinate linee. Qualora non sia garantito il necessario equilibrio tra linee a lunga percorrenza redditizie e non redditizie, le FFS non sarebbero in grado di integrare, come previsto, nel traffico a lunga percorrenza le attuali linee del traffico regionale San Gallo-Coira (Rheintal Express), Berna-Neuchâtel-La Chaux de-Fonds nonché la cadenza semioraria Basilea-Bienne dal 2022. L'azienda è convinta che, sia oggi che in futuro, al fine di creare valore aggiunto per tutti i partecipanti in un contesto di concorrenza sempre più intermodale, servano

unicamente soluzioni comuni. I preparativi per il cambiamento d'orario fervono – il concetto presentato dalle FFS sarà attuato a partire dal 10 dicembre 2017.

- *Collaborazione anziché pseudo-concorrenza, con scarsi vantaggi per i clienti*

Dopo che nel febbraio 2017 la tavola rotonda sotto la direzione dell'UFT sulla riassegnazione delle linee ferroviarie a lunga percorrenza si era conclusa in modo infruttuoso, le FFS hanno proseguito i colloqui con la BLS e la SOB e all'inizio di luglio hanno stretto con quest'ultima una collaborazione a lungo termine. Dal dicembre 2020, nel quadro della concessione per il traffico a lunga percorrenza, la SOB gestirà due linee in co-branding con le FFS, impiegando materiale rotabile proprio: Zurigo – Zugo – Arth – Goldau e Basilea – Olten - Lucerna linea panoramica del San Gotardo – Bellinzona – Locarno/Lugano, nonché Berna – Burgdorf – Langenthal – Olten – Zurigo – Pfäffikon – Ziegelbrücke – Sargans – Coira.

La BLS non ha aderito alla proposta di collaborazione avanzata dalle FFS. Le FFS sono tutt'ora disposte a una collaborazione, ma nel quadro di una concessione nazionale e a patto che risulti un chiaro valore aggiunto per i clienti, non aumentino i costi globali del sistema e sia assicurata la fattibilità operativa. Tutto ciò non sarebbe garantito nel caso di una suddivisione della concessione: le FFS stimano che a causa delle inefficienze i costi globali del sistema aumenterebbero di 15-20 milioni di franchi all'anno. A ciò si aggiungono pesanti costi di trasformazione nell'ordine di 20-40 milioni di franchi; inoltre centinaia di collaboratori dovrebbero cambiare datore di lavoro. Si creerebbe una pseudoconcorrenza senza quasi nessun vantaggio per i clienti, ma con costi supplementari elevati. L'attuale equilibrio tra linee a lunga percorrenza redditizie e non redditizie non verrebbe assicurato. Infine una concessione ripartita fra diverse imprese ferroviarie nello stesso sistema comprometterebbe l'apporto cooperativo nel settore dei

trasporti pubblici svizzeri auspicato dalla politica. Il cambio di sistema spalancherebbe le porte del traffico a lunga percorrenza nazionale alla concorrenza estera (*Comunicato stampa FFS*, 8 settembre 2017).

Switzerland: SBB and national concession for long-haul traffic

SBB required the UFT to renew for another 15 years the national long-haul traffic concession. SBB demanded the Confederation and Cantons for an annual amount of up to CHF 30 million. Over the last ten years, long-distance national traffic has been effectively planned and managed by the SBBs that made it the backbone of public transport in Switzerland. Customer satisfaction has steadily increased. For the reallocation of long-haul traffic concessions, the UFT launched a competition of ideas; its talks ended in February, without success, at the round table with UFT and railway companies. The SBBs continued their talks and in early July they agreed with the SOB, while BLS did not adhere to the SBB's proposed collaboration. SBBs are still willing to cooperate, but in the context of a national concession and provided clear added value to customers, they do not increase the overall cost of the system and ensure operational feasibility.

Over the past ten years, under the national concession, SBBs have been planning as a single operator and effectively long-distance traffic, successfully managing it on the most trafficked traffic network in the world. Currently long-distance rail traffic is safe and timely; Moreover, regional and international traffic has been optimally integrated into the system. Long-distance SBW trains cover 188,000 kilometers per day and customers daily travel 37,1 million km daily. Customer satisfaction towards SBB long-distance traffic has hit a further peak. For these reasons SBBs ask the UFT to renew for another 15 years the national long-haul traffic concession. An integral part of the question is cooperation with the SOB. Thanks

to the integration in the long-distance traffic of the current routes of the regional traffic San Gallo-Coira and Berne-Neuchâtel-La Chaux de-Fonds, as well as the semi-temporal Basel-Bienne since 2022, the SBB gave the Confederation and Cantons annual amount up to CHF 30 million.

- Long-distance traffic development: excellent performance for our customers

SBBs boost long-distance traffic in Switzerland while at the same time creating added value for customers, Swiss public transport, Cantons and the Confederation. Integrated planning, management and operation and a single operator create a unitary offer nationwide, involving all the cantons. Customers can enjoy more frequent, direct, quick, convenient, and easy connections. For this purpose, SBBs remain faithful to the successful cadence model and will in future offer links every half an hour and in metropolitan areas with high demand every quarter of an hour. Thanks to the new Bipinite train for long-distance traffic and the high-speed train, Giruno increases the number of seats. In addition, the new numbering of long-distance lines will provide customers with greater clarity. With the grant application SBB intends to provide its customers with excellent performance. At the same time, they are committed to keeping public transport prices stable until at least 2020, also thanks to the consistent implementation of the ongoing RailFit20 / 30 efficiency program.

The renewal of the concession required by SBBs lasts 15 years. For this period SBBs have already invested CHF 0.8 billion in new rolling stock for long-haul traffic and issued rolling stock orders of CHF 2.5 billion. In addition, about 250 million francs are currently invested in the expansion of maintenance facilities for new trains, and thus further jobs in Switzerland's industry and economy. For these reasons, SBBs must be able to rely on long-term planning and investment security.

- SBB ready for the change of timetable of December 10, 2017
The new concession will be award-

ed by the UFT by the beginning of December 2017. Depending on the outcome of the concession procedure, SBB reserves the right to modify or withdraw requests for certain lines. If the necessary balance between profitable and unprofitable long-distance lines is not guaranteed, SBBs would not be able to integrate, as envisaged, in long-distance traffic the existing Rheintal Express regional routes, Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds as well as Basel-Bienne semi-temporal cadence from 2022. The company is convinced that, both today and in the future, in order to create added value for all participants in an increasingly intermodal competition context, only common solutions are needed. Hourly turnaround preparations - the concept by SBB will be implemented as of December 10th, 2017.

- Collaboration instead of pseudo-concourse, with few benefits for customers

After February 2017, the round table under the direction of the UFT on the reallocation of long-distance rail lines had ended unsuccessfully, the SBBs continued their talks with BLS and SOB and in early July the latter is a long-term cooperation. From December 2020, in the framework of the long-haul traffic concession, the SOB will operate two co-branding lines with SBBs, using its own rolling stock: Zurich – Zug – Arth – Goldau and Basle – Olten – Lucerne - line of the Gotthard – Bellinzona – Locarno/Lugano, as well as Bern – Burgdorf – Langenthal – Olten – Zurich – Pfäffikon – Ziegelbrücke – Sargans – Coira.

BLS did not adhere to SBB's proposed collaboration. SBBs are still willing to cooperate, but in the context of a national concession and provided clear added value to customers, they do not increase the overall cost of the system and ensure operational feasibility. This would not be guaranteed in the case of a subdivision of the concession: SBB estimates that because of the inefficiencies the overall costs of the system would increase by CHF 15-20 million per year. Additionally, heavy conversion costs amount to 20-

40 million francs; furthermore, hundreds of employees should change employers. It would create a pseudo-concourse with almost no benefit to customers, but with extra high costs. The current balance between profitable and unprofitable long-distance lines would not be secured. Lastly, a concession between different railway undertakings in the same system would undermine the cooperative approach in the Swiss public transport sector as advocated by the policy. The change of system would widen the doors of long-distance national traffic to foreign competition (SBB Press Release, September 8th, 2017).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Thailandia: quinto grande ordine ferroviario per Siemens a Bangkok

Bangkok Expressway e Metro Public Company Limited (BEM) e CH. Karnchang Public Company Limited stanno lavorando in forma di consorzio con Siemens e ST Electronics (Thailandia) Limited per fornire apparati ferroviari (fig. 1) per l'estensione della linea "Blue Line Metro" di Bangkok. La fornitura di Siemens comprende 35 treni della metropolitana, il sistema di segnalamento, l'alimentazione per la trazione e l'attrezzatura completa per il deposito e l'officina di manutenzione. Inoltre, Siemens effettuerà servizi di manutenzione del sistema di esercizio per un periodo di dieci anni. La messa in funzione dell'estensione della linea è prevista per il periodo 2019-2020. Al termine, BEM sarà l'operatore di trasporto per questa linea.

"Abbiamo decisamente aiutato a sviluppare e modellare il sistema di trasporto urbano di Bangkok negli ultimi decenni. Questo è il quinto grande ordine che abbiamo ricevuto per espandere il sistema di trasporto urbano della città", afferma J. EICKHOLT, CEO di Siemens Mobility Division.

Siemens Mobility Division ha concepito e completato tre sistemi ferroviari ad alta prestazione per

Bangkok fino ad oggi. Oltre alla Blue Line, che opera dal 2004, Siemens ha anche consegnato il Skytrain e il Rail Rail Link. È stata inaugurata una connessione tra la linea blu e la linea viola. Nel 2016, Siemens ha ricevuto l'ordine per 22 treni di metropolitana per la linea Green Line della città. La consegna dei primi treni è prevista per il prossimo anno (Comunicato stampa Siemens Mobility, 19 settembre 2017).

Thailandia: fifth major rail order for Siemens in Bangkok

Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) and CH. Karnchang Public Company Limited are working with a consortium of Siemens and ST Electronics (Thailand) Limited to deliver rail technology for the extension of Bangkok's Blue Line Metro (fig. 1). The scope of Siemens' delivery includes 35 three-car metro trains, the signaling system, the traction power supply and complete equipment for the depot and workshop. In addition, Siemens will perform maintenance services of the transit system for a period of ten years. Commissioning of the line extension is planned for 2019-2020. When completed, BEM will be the transport operator for this line.

"We have decisively helped develop and shape Bangkok's urban transport system over recent decades. This is the fifth major order we've received for expanding the city's urban transport system," says J. EICKHOLT, CEO of Siemens Mobility Division.

Siemens Mobility Division has conceived and completed three high-performance turnkey rail systems for Bangkok to date. In addition to the Blue Line, which has been operating since 2004, Siemens also delivered the Skytrain and the Airport Rail Link. A connection between the Blue Line and the Purple Line was inaugurated. In 2016, Siemens received the order for 22 four-car metro trains for the city's Green Line. Delivery of the first trains is scheduled for the coming year (Siemens Mobility Press Release, September 19th, 2017).



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Fig. 1 - Schema sulla fornitura tecnologica per l'estensione della Metro Linea Blue Line di Bangkok.
 Fig. 1 - Scheme of delivery for railway technology for the extension of Bangkok's Blue Line Metro.

Grecia: "Thessaloniki International Fair 2017"

"Eravamo già consapevoli di aver fatto un buon lavoro, ma gli incontri di Salonico hanno confermato l'atmosfera positiva che si percepisce attorno ai nostri progetti e ad Ansaldo STS". Con queste parole R. PASSALACQUA (Vice President Region Italy MT & Greece railways & Mass Transit BU), ha commentato l'esito della Thessaloniki International Fair 2017 conclusasi nella località greca.

L'evento, ritenuto tra i più grandi del paese e caratterizzato dalla presenza di numerosi settori produttivi (dalla meccanica all'auto motive, passando per la cosmetica, l'energetico, la logistica e il ferroviario), è stato visitato da addetti ai lavori, rappresentanti delle istituzioni nazionali e dai tanti curiosi che hanno affollato i padiglioni della kermesse sita nella parte settentrionale del paese.

Ansaldo STS ha partecipato all'iniziativa dove è stato presentato, tra le altre cose, il mock-up della linea metropolitana (fig. 2) su cui la nostra azienda sta lavorando da tempo (le opere di scavo sono iniziate nel 2006, ma a causa dei molti ritrovamenti ar-

cheologici hanno dovuto subire processi di revisione e inevitabili rallentamenti) e che, salvo imprevisti, dovrebbe entrare in esercizio entro la fine del 2020 (prevista la consegna del primo treno nell'estate del 2018).

Secondo quanto riportato dai componenti della nostra delegazione, l'aver portato il vagone in fiera ha dato un segnale positivo e forte alla popolazione locale che da anni attende l'ultimazione dei lavori. "Abbiamo dimostrato, ancora una volta - continua PASSALACQUA - quanto la nostra azienda sia una realtà estremamente affidabile e concreta. Soddisfazione e apprezzamento per quanto fatto e, soprattutto, quanto stiamo realizzando in Grecia ci è stata espressa da C. SPIRTZIS, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di Atene, che ha sottolineato quanto di buon abbiamo realizzato nel paese fino ad ora". Anche i rappresentanti di Attiko Metro, Y.A. MYLOPOULOS (Presidente) e T. PAPADOPOULOS (Vice presidente e Amministratore delegato) hanno voluto sottolineare l'intesa con Ansaldo STS e il lavoro positivo svolto fino ad oggi (Comunicato stampa Ansaldo STS Gruppo Hitachi, 13 settembre 2017).

Greece: "Thessaloniki International Fair 2017"

"We were already aware that we did a good job, but the meetings in Thessaloniki have confirmed the positive atmosphere that is perceived around our projects and to Ansaldo STS." With these words, R. PASSALACQUA (Vice President of the Region of Italy MT & Greece Railways & Mass Transit BU) commented on the outcome of Thessaloniki International Fair 2017, which was completed in the Greek resort.

The event, considered to be one of the largest in the country and characterized by the presence of numerous production sectors (from mechanics to car motives, through cosmetics, energy, logistics and rail), was visited by jobseekers, representatives of national institutions and many curious people who have crowded the pavilions of the kermesse in the northern part of the country.

Ansaldo STS participated in the initiative where, among other things, the mock-up (fig. 2) of the metropolitan line on which our company has been working for a long time has been presented (excavation works began in 2006 but due to the many archaeolog-



(Fonte - Source: Ansaldo STS)

Fig. 2 - Presentazione del mock-up della linea metropolitana.
Fig. 2 - Presentation of metropolitan line mock-up.

ical finds have undergone review processes and unavoidable slow-downs) and that, unexpectedly, it should come into operation by the end of 2020 (scheduled for delivery of the first train in the summer of 2018).

According to reports from our delegation, bringing the wagon to the fair has given a positive signal to the local people who have been waiting for work to be completed for years. "We have demonstrated once again - continues PASSALACQUA - as our company is an extremely reliable and concrete reality. Satisfaction and appreciation for what has been done and above all what we are doing in Greece has been expressed by C. SPIRZIS, Minister of Infrastructure and Transport of Athens, who stressed how good we have achieved in the country so far. "Attiko Metro Y.A. MYLOPOULOS (Chairman) and T. PAPADOPOULOS (Vice Chairman and Chief Executive Officer) also expressed the wish to emphasize the agreement with Ansaldo STS and the positive work done so far (Ansaldo STS Hitachi Group Press Release, September 13th, 2017).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Italia-Svizzera-Germania: crisi del traffico merci ferroviario e crisi dell'economia

L'interruzione della linea ferrovia-

ria nella Valle del Reno, a seguito dell'incidente occorso nel cantiere di Rastatt, durerà quasi due mesi. Alla riapertura della linea, prevista per il 7 ottobre, la logistica ferroviaria avrà subito danni ingenti (fig. 3).

Qual è la situazione odierna?

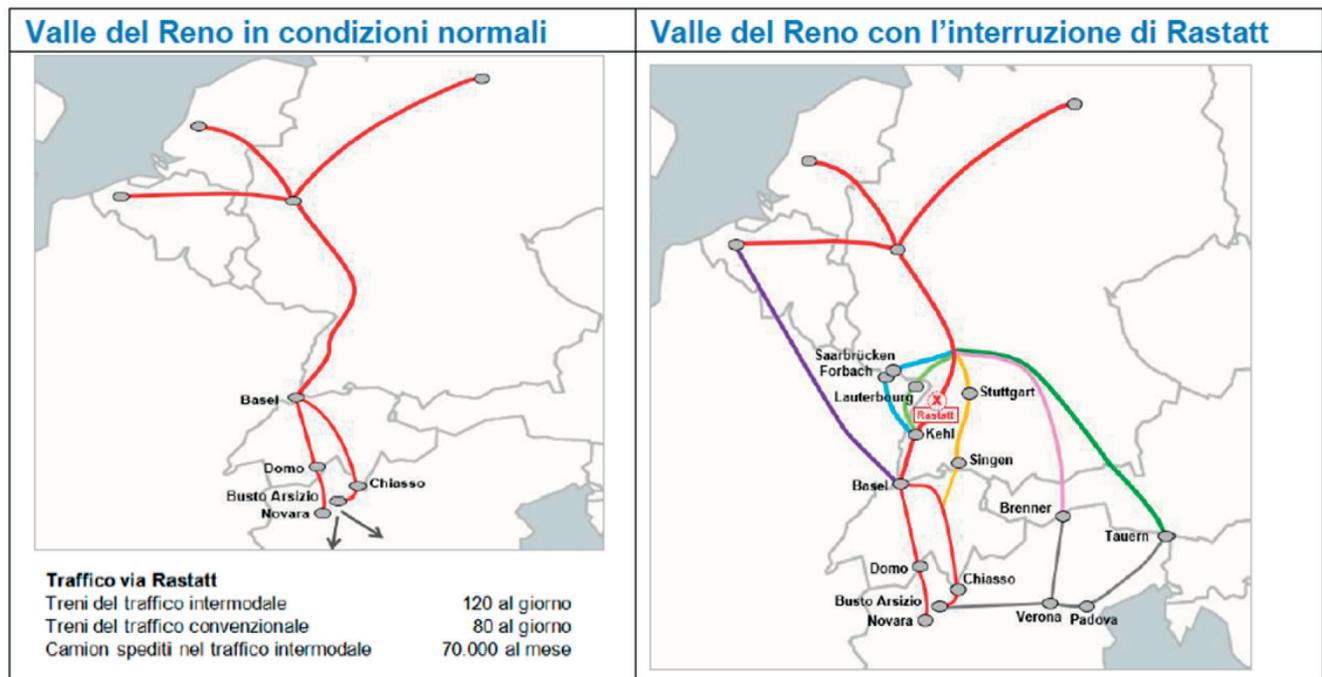
- Per i 200 treni merci al giorno che generalmente circolano sulla linea ferroviaria della Valle del Reno a settembre, esistono in teoria capacità di deviazione per 150 treni via Stoccarda-Singen, Brennero e l'Alsazia, come riportano le ferrovie.
- La ferrovia della Valle del Reno è la linea principale per il traffico intermodale europeo. Circa il 50% dello scambio merci tra l'Europa settentrionale e l'Italia via Svizzera avviene su rotaia lungo questo asse.
- Attualmente le ferrovie merci riescono a gestire, su percorsi alternativi via Germania, Francia e Austria, solo il 25% del normale volume di traffico.
- Il trasporto intermodale è particolarmente penalizzato; in questo segmento – il maggiore in termini di volumi – il traffico in deviazione non raggiunge il 15% del volume usuale.
- La mancanza di disponibilità di macchinisti al Brennero e in Alsazia è il motivo principale per cui la maggior parte delle capacità

sulle linee di deviazione non può essere utilizzata nemmeno a tre settimane dall'interruzione.

- A causa delle difficili condizioni delle operazioni di deviazione via Stoccarda-Singen, la maggior parte dei treni viene cancellata o viaggia con ritardi estremi di diversi giorni.

Quali sono le conseguenze?

- Il sistema della logistica ferroviaria europea sta per collassare.
 - I terminal di trasbordo del traffico combinato lungo il corridoio Reno-Alpi sono saturi di container e hanno introdotto il blocco delle accettazioni delle unità di carico.
 - Le fabbriche a nord e a sud delle Alpi stanno subendo mancate consegne e sospensioni della produzione in maniera preoccupante – moltissimi fermi della produzione sono imminenti.
 - Ne conseguono danni miliardari per l'economia, l'industria, le ferrovie, gli operatori e le imprese di trasporto.
 - Una parte dei trasporti ferroviari verrà trasferita sulla strada. Per molti anni questi traffici non potranno essere recuperati per la rotaia. Gli obiettivi di trasferimento sulla rotaia, definiti dall'Unione Europea, sono in pericolo.
 - Investimenti di decenni nel sistema ferroviario vengono danneggiati o distrutti.
- Come è potuto succedere? L'interruzione della linea ferroviaria a Rastatt e l'attuale gestione della crisi sono un esempio lampante di ciò che non funziona nel trasporto merci ferroviario in Europa:
- I grandi corridoi per il traffico merci non dispongono di sufficienti linee di deviazione, pianificate sin dall'inizio come ridondanza, da utilizzare immediatamente in caso di interruzione.
 - Una prospettiva transnazionale di programmazione e gestione operativa dell'infrastruttura è tuttora solo agli inizi.



(Fonte - Source: Hupac)

Fig. 3 - Le modifiche agli itinerari a causa dell'interruzione di Rastatt.
 Fig. 3 - Changes to routes due to the breakdown of Rastatt.

- Non c'è alcuna coordinazione internazionale in caso di lavori all'infrastruttura ferroviaria. Durante la costruzione del tunnel sotto la linea di Rastatt – un'impresa i cui rischi erano noti – i percorsi alternativi adatti al traffico merci erano totalmente o parzialmente chiusi a causa di altri cantieri.
- Specificità ferroviarie nazionali complicano la possibilità di deviare il traffico su percorsi alternativi in altri stati. Per esempio, i macchinisti di lingua tedesca non possono essere impiegati sulle tratte alternative in Francia.
- Nel traffico ferroviario merci non c'è alcuna struttura di gestione di crisi a livello internazionale. La necessaria coordinazione quotidiana tra i gestori nazionali dell'infrastruttura, le ferrovie, i terminal e gli operatori avviene in maniera estremamente lenta ed inefficiente.

Che cosa deve succedere a breve? Molti esperti del traffico ferroviario non riescono ancora a capire perché,

subito dopo l'incidente causato dal cantiere a Rastatt, non sia stata evitata la chiusura totale della linea, o comunque non ne sia stata ridotta la durata, attraverso l'introduzione di una linea alternativa provvisoria, anche ad un solo binario. Per evitare il blackout del sistema e una pericolosa perdita di fiducia del mercato, sono necessarie le seguenti misure:

- introduzione di una task force a livello ministeriale e/o UE con competenze decisionali e con il coinvolgimento dei gestori dell'infrastruttura;
- supporto alle imprese ferroviarie per rafforzare immediatamente il pool di macchinisti sui percorsi alternativi via Brennero, Francia, zona Stoccarda/Singen/Sciaffusa attraverso esoneri a favore del traffico merci – in questo modo nel giro di 2-3 giorni la capacità di deviazione può essere aumentata dall'attuale 25% al 50-60%;
- procedimenti operativi semplificati sui percorsi alternativi con il coinvolgimento della ERA European Union Agency for Railways;

- presa in esame di misure temporanee straordinarie a supporto degli operatori del trasporto ferroviario merci che sono direttamente coinvolti nell'incidente di Rastatt e sono vicini al collasso finanziario;
- introduzione di una commissione speciale per un'analisi in tempi rapidi di quello che già oggi può essere definita la più grave interruzione del traffico ferroviario merci, compresi i piani d'emergenza, il coordinamento dei cantieri, la priorità dei singoli segmenti di traffico ecc. Rastatt non deve ripetersi.

L'Europa punta sulla ferrovia come metodo di trasporto ecologico del futuro. Per salvaguardare l'opportunità di offrire una logistica ferroviaria competitiva, noi contiamo sul vostro pieno appoggio. Si ringraziano le cittadine e i cittadini che subiscono restrizioni nel traffico ferroviario a favore del traffico merci, per la loro comprensione. Insieme ci impegniamo affinché la logistica ferroviaria possa funzionare anche in questa situazione di emergenza. (Hupac, Let-

tera aperta 4 settembre 2017, indirizzata al Ministro federale A. DOBRINDT Ministero dei trasporti e dell'infrastruttura digitale – Berlino, Commissaria UE Violeta Bulc Commissione Europea per i Trasporti – Bruxelles).

Italy - Switzerland - Germany: rail freight crisis and economic crisis

The interruption of the railway line in the Rhine Valley, following the indispensable occurrence in the Rastatt yard, will last almost two months. At the reopening of the line, scheduled for October 7, railway logistics will have suffered significant damages (fig. 3).

What is the current situation?

- For the 200 daily freight trains that generally run on the Rhine Valley railway in September, there are in theory deviation capacity for 150 trains via Stuttgart-Singen, Brenner and Alsace, as reported by the railways.
- The Rhine Valley railway is the main route for European intermodal traffic. About 50% of the freight exchange between northern Europe and Italy via Switzerland takes place along this axis.
- Currently, freight railways manage only 25% of normal traffic volume on alternative routes via Germany, France and Austria.
- Intermodal transport is particularly penalized; In this segment - the largest in terms of volumes - deviation traffic does not reach 15% of the usual volume.
- Lack of grenade attendance at Brenner and Alsace is the main reason why most of the divergence capabilities cannot be used even at least three weeks after the break.
- Because of the difficult conditions of Stuttgart-Singen diversion, most of the trains are canceled or traveled with extreme delays of several days.

What are the consequences?

- The European rail logistics system is about to collapse.
- The combined transport transship-

ment terminals along the Reno-Alps corridor are saturated with containers and have introduced blocking acceptance of loading units.

- The factories in the north and south of the Alps are failing deliveries and suspensions of production in a worrying way - a lot of stops in production are imminent.
- It causes millions of damage to the economy, industry, railways, operators and transport companies.
- Part of the rail transport will be transferred to the road. For many years these trades cannot be recovered for the rail. The European Union's rail link targets are in danger.
- Decades of investment in the rail system are damaged or destroyed.
- How could that happen? The interruption of the railway line to Rastatt and the current crisis management are a striking example of what does not work in rail freight transport in Europe.
- Large freight corridors do not have enough deviation lines, planned from the start as redundancy, to be used immediately in case of interruption.
- A transnational perspective on operational planning and management of the infrastructure is still only in the beginning.
- There is no international coordination in the case of railway infrastructure work. During the construction of the tunnel under the Rastatt line - a company whose risks were known - alternative routes suitable for freight traffic were totally or partially closed due to other yards.
- National railway specificities complicate the possibility of diverting traffic to alternative routes in other states. For example, German-language train drivers cannot be used on alternative routes in France.
- There is no international crisis management structure in rail freight traffic. The necessary day-to-day coordination between national infrastructure managers,

railways, terminals and operators is extremely slow and inefficient.

What should happen shortly? Many railway traffic experts are still unable to understand why, immediately after the accident caused by the construction site at Rastatt, the total closure of the line has not been avoided or, in any case, the duration has not been reduced through the introduction of a line temporary alternative, even to one track. To avoid system blackout and a dangerous loss of market confidence, the following measures are needed:

- introduction of a task force at ministerial and / or EU level with decision-making skills and involvement of infrastructure managers;
- support to railway companies to immediately reinforce the pool of drivers on alternative routes via Brenner, France, Stuttgart / Singen / Schaffhausen area through freight freight exemptions - in this way, within 2-3 days the deviation capacity can be increased from the current 25% to 50-60%;
- simplified operational procedures on alternative routes with the involvement of the ERA European Union Agency for Railways;
- considering extraordinary temporary measures to support rail freight operators who are directly involved in the Rastatt accident and are close to the financial collapse;
- introduction of a special commission for a rapid analysis of what can already be defined as the most serious interruption in freight rail traffic, including emergency plans, shipyard coordination, the priority of individual segments of traffic etc. Rastatt does not have to repeat itself.

Europe points to rail as a method of ecological transport of the future. To safeguard the opportunity to offer competitive rail logistics, we count on your full support. A special thank goes to the citizens and citizens who are subject to rail freight restrictions in favor of freight traffic, for their understanding. Together, we strive for rail logistics to work in this "emergency

situation" as well (Hupac, Open Letter, September 4th, 2017, addressed to Federal Minister A DOBRINDT Ministry of Transport and Infrastructure - Berlin, EU Commissioner V. BULC European Commission for Transport - Brussels).

INDUSTRIA MANUFACTURES

India: al via la cooperazione tra FS Italiane e Indian Railways

Obiettivo della collaborazione sviluppare i sistemi di sicurezza e diagnostica dell'infrastruttura e la formazione del personale

Sviluppo in India dei sistemi di sicurezza del traffico ferroviario, diagnostica dell'infrastruttura e formazione del personale indiano.

Queste le priorità della cooperazione tra FS Italiane e le Ferrovie Indiane che entra nella sua fase operativa.

L'inizio della collaborazione tecnico-specialistica avviene a valle del Memorandum of Understanding (MOU) firmato a New Delhi lo scorso gennaio da R. MAZZONCINI, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane, alla presenza di Ministro e Presidente delle Ferrovie indiane.

L'installazione di tecnologia italiana all'avanguardia sull'infrastruttura ferroviaria indiana inizierà nei prossimi mesi, a partire da alcune linee già selezionate, tra queste la Moradabad-Lucknow (320 km) (*Comunicato stampa FSI*, 15 settembre 2017).

India: Cooperation between FS Italiane and Indian Railways is on the way

The aim of the collaboration is to develop the infrastructure security and diagnostics of the infrastructure and staff training

India's development of railway traffic safety systems, infrastructure diagnostics and Indian personnel training.

These are the priorities of the cooperation between FS Italiane and the

Indian Railways that enter in its operational phase.

The beginning of the technical-technical collaboration follows the Memorandum of Understanding (MOU) signed in New Delhi last January by R. MAZZONCINI, Chief Executive Officer and General Manager of FS Italiane, in the presence of Minister and Chairman of the Indian Railways.

The installation of state-of-the-art Italian technology on the Indian railway infrastructure will begin in the coming months, starting with some of the already selected lines, including Moradabad - Lucknow (320 km) (FSI Press Release, September 15th, 2017).

VARIE OTHERS

Germania: "Italian Creativity Shaping Future Mobility"

ANFIA e le sue Associate B2C Innovation, Meta System e Texa, insieme ad Agenzia ICE, partecipano alla 2° edizione di New Mobility World, area espositiva dedicata alla mobilità del futuro nell'ambito dell'International Motor Show (IAA) di Francoforte. Per promuovere le eccellenze dell'industria italiana nel settore della telematica e infomobilità, ANFIA è presente, insieme ad ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, alla 2° edizione di New Mobility World - area espositiva dedicata alla mobilità del futuro – al Salone di Francoforte (14-24 settembre 2017), con il progetto "Italian Creativity shaping Future Mobility" (Padiglione 3.1, Area Connectivity – Stand C45).

Hanno aderito al progetto tre aziende della sezione Telematica di ANFIA: B2C Innovation, Meta System e Texa, che espongono i prodotti e le soluzioni tecniche più innovative per lo sviluppo del veicolo connesso e della smart mobility. New Mobility World rappresenta il luogo d'incontro ideale tra i rappresentanti dell'industria automotive, gli specialisti delle nuove tecnologie e i fornitori di servizi per la mobilità, con il

coinvolgimento di start-up, rappresentanti politici, decisori pubblici e media. Configurandosi come esposizione, ma anche come luogo di conferenze e di esperienze concrete dei prodotti esposti (indoor e outdoor), l'iniziativa offre opportunità di business e di approfondimento tematico nelle sei aree Connectivity, Automation, E-Mobility, Urban Mobility, Mobility Solutions e Tech Platforms.

"Forti dell'esperienza del 2015, alla prima edizione di New Mobility World con la collettiva ANFIA-ICE 'Italian Creativity in the Connected World', abbiamo voluto confermare la nostra presenza anche per quest'edizione, nell'intento di dare una visibilità internazionale ai prodotti, servizi e competenze delle aziende italiane più all'avanguardia sul fronte delle nuove tecnologie per la mobilità – dichiara A. NERVO, Presidente di ANFIA. La sezione Telematica e Infomobilità di ANFIA raggruppa le aziende italiane attive nel comparto, che rappresenta un'eccellenza nazionale. All'interno della sezione è rappresentato il 100% del mercato italiano delle assicurazioni telematiche e il 70% dei servizi del veicolo connesso. La connettività e gli Intelligent Transportation Systems (ITS), compresa l'automazione del veicolo sono una realtà industriale importante per il nostro Paese, con interessanti prospettive di sviluppo nel breve-medio periodo. In presenza di una crescente domanda di nuovi servizi di mobilità, gli ITS sono ormai entrati nella quotidianità degli utenti, ed è anche dalla disponibilità di questi servizi che si misura la qualità e l'efficienza di un sistema di trasporto".

Secondo un'indagine condotta da TTS Italia 1 su 252 aziende, comprendendo nel comparto dei Sistemi Intelligenti di Trasporto produttori di componenti, fornitori di sistemi e servizi, gestori di sistemi e servizi, integratori di sistemi, sviluppatori di applicazioni mobile per la mobilità, operatori di servizi di manutenzione di sistemi tecnologici, aziende di ricerca e sviluppo industriale e fornitori di attività di consulenza, si stima che il mercato ITS complessivo in Italia, nel 2014, sia valutabile intorno

a 1.500 milioni di euro. Un fatturato che si è triplicato rispetto a quello del 2004.

Gli ITS svolgono un ruolo determinante per un uso più efficiente delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche e per lo sviluppo della smart mobility. La normativa europea e nazionale vigente per il settore a livello comunitario da sempre li considera strategici. Costituiscono, inoltre, elementi chiave per realizzare un vero approccio integrato alla mobilità, l'unico che, avvalendosi della collaborazione attiva di tutti gli attori coinvolti – veicoli, conducenti e infrastrutture – permetterà di conseguire ulteriori miglioramenti in termini di sicurezza stradale e riduzione dell'impatto ambientale della mobilità stessa.

L'industria dei servizi telematici e l'industria automotive nel suo complesso stanno investendo enormemente nella produzione e gestione dei dati per offrire servizi "UB – usage based" sempre più sofisticati ai consumatori. Il modello auspicato per lo sviluppo futuro di tale settore è quello di una regolamentazione leggera e di un mercato aperto, in cui, a partire da alcuni dati di base, i diversi operatori sviluppano innovativi e differenziati servizi di telematica. L'accesso a tale tipo di mercato non è mai obbligatorio, per cui offerta e domanda definiscono in modo competitivo e volontario l'utilità allo scambio e il tipo di dati da scambiare (es. modalità "real time" o "batch").

I dati prodotti rappresentano dunque l'oggetto stesso del business. La ricerca e l'innovazione sono determinanti per la competitività delle aziende che operano negli ITS. Il livello elevato di concorrenza che caratterizza questo mercato, soprattutto in ambito internazionale, spinge infatti le aziende nazionali a innovare continuamente i prodotti e a ricercare nuove soluzioni, per non perdere la propria posizione sul mercato. Lo dimostrano anche i dati della citata indagine: nel 2014 il 76% delle aziende intervistate ha investito in R&S, per un totale di circa 67 Milioni di Euro, pari al 6,9% dell'intero

fatturato ITS registrato nel medesimo anno.

Nota per il Lettore:

- *ICE-Agenzia*

L'ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, ente dotato di personalità giuridica di diritto pubblico, sottoposto ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero dello Sviluppo Economico, ha il compito di agevolare, sviluppare e promuovere i rapporti economici e commerciali italiani con l'estero – con particolare attenzione alle esigenze delle piccole e medie imprese, dei loro consorzi e raggruppamenti – e opera al fine di sviluppare l'internazionalizzazione delle imprese italiane nonché la commercializzazione dei beni e servizi italiani nei mercati internazionali. Attraverso la sede di Roma, l'Ufficio di Milano e la rete nel mondo l'Agenzia svolge attività di informazione, assistenza, promozione a imprese e istituzioni, di formazione a imprese e a giovani laureati e promuove la cooperazione nei settori industriale, agricolo e agro-alimentare, della distribuzione e del terziario. L'ICE-Agenzia opera all'estero nell'ambito delle Rappresentanze diplomatiche italiane, in sinergia con le organizzazioni imprenditoriali e gli altri soggetti pubblici e privati interessati, assicurando un supporto coordinato alle imprese e reti nazionali che si impegnano nel processo di internazionalizzazione con l'obiettivo di promuovere l'immagine del prodotto italiano nel mondo e l'Italia quale destinazione degli investimenti esteri. Nello svolgimento delle proprie attività, l'Agenzia opera in stretto raccordo con le regioni, le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, le organizzazioni imprenditoriali e gli altri soggetti pubblici e privati interessati, ai sensi di linee guida e di indirizzo strategico in materia di promozione ed internazionalizzazione delle imprese assunte dalla Cabina di Regia istituzionale.

- *B2C Innovation*

24h Assistance è una società impegnata nel settore assicurativo: assi-

curazione barca, cane, moto e scooter, sci, snowboard e sport. La società intende essere presente proprio dove si trovano gli interessi dell'utente: online, su Facebook e negli oltre 500 punti vendita in tutta Italia. 24h Mobility Services è la divisione aziendale che sviluppa soluzioni informatiche e telematiche al servizio degli assicurati.

- *Meta System*

Meta System SpA, fondata nel 1973 a Reggio Emilia, è specializzata nella ricerca, sviluppo e produzione di elettronica applicata ai sistemi di sicurezza avanzati per i mercati auto. Meta System collabora con le più importanti case automobilistiche a livello internazionale per le quali progetta, sviluppa e realizza un'ampia gamma di prodotti e sistemi elettronici di sicurezza, attiva e passiva, nonché soluzioni comfort di ultima generazione. Grazie all'esperienza maturata negli oltre quarant'anni di attività, l'azienda ha ottenuto numerosi riconoscimenti e certificazioni che testimoniano gli elevati standard qualitativi e produttivi ed il totale rispetto per l'ambiente. Nel mercato automotive, l'azienda è particolarmente attiva nel mercato della telematica per veicoli dove, con l'innovativa piattaforma Clear Box®, ha dato inizio alle attività UBI presso le compagnie assicurative. Meta System controlla tutti i processi dalla Ricerca e Sviluppo fino alla logistica grazie ad oltre 700 dipendenti distribuiti su 24.000 mq nei due poli industriali di Reggio Emilia e Mornago (VA).

- *Texa*

Texa viene fondata nel 1992 ed è oggi leader europea nella progettazione, industrializzazione e costruzione di strumenti diagnostici e dispositivi per la tele diagnosi di autoveicoli, motociclette, camion, mezzi agricoli e motori marini. Texa è presente in tutto il mondo con una capillare rete di distribuzione; commercializza direttamente in Spagna, Francia, Gran Bretagna, Germania, Polonia, Russia, Stati Uniti, Brasile e Giappone tramite filiali. Attualmente sono 600 i dipendenti Texa nel mon-

do; una forza lavoro giovane (l'età media è di 33 anni), laureata per il 45%, tra cui oltre 150 tra ingegneri e specialisti impegnati nella Ricerca e Sviluppo (Comunicato stampa ANFIA - ITA, 12 settembre 2017).

Germany: "Italian Creativity Shaping Future Mobility"

ANFIA and its Associates B2C Innovation, Meta System and Texa, together with ICE Agency, participate in the 2nd edition of New Mobility World, a exhibition area devoted to future mobility within the International Motor Show (IAA) in Frankfurt. To promote the excellence of Italian industry in the field of telematics and infomobility, ANFIA is present, together with ICE - Agency for the Promotion Abroad and the Internationalization of Italian Companies, at the 2nd edition of New Mobility World - dedicated exhibition area to the mobility of the future - at the Frankfurt Motor Show (September 14 - 24, 2017), with the project "Italian Creativity Shaping Future Mobility" (Hall 3.1, Area Connectivity - Stand C45).

They have joined the project of three companies in the ANIM's Telematics section: B2C Innovation, Meta System and Texa, which expose the most innovative products and solutions for the vehicle's development and smart mobility. New Mobility World is the ideal meeting point for automotive industry representatives, new technology specialists and mobility service providers, with start-up engagement, political representatives, public and media decision makers. Configuring as an exhibition, but also as a place for conferences and concrete experiences of exposed products (indoor and outdoor), the initiative offers business opportunities and thematic deepening in the six areas Connectivity, Automation, E-Mobility, Urban Mobility, Mobility Solutions and Tech Platforms.

"Stronger than the 2015 experience, the first edition of New Mobility World with the collective ANFIA-ICE 'Italian Creativity in the Connected World', we wanted to confirm our presence for this edition in an effort to give international visibility the prod-

ucts, services and expertise of the most advanced Italian companies in the field of new mobility technologies - says A. NERVO, President of ANFIA The ANIM's Telematics and Infomobility section brings together Italian companies active in the sector, which is an excellence within the section is represented 100% of the Italian telematics insurance market and 70% of the connected vehicle services. Connectivity and Intelligent Transportation Systems (ITS), including vehicle automation, are an important industrial reality for our country, with interesting prospects for development in the short to medium term, in the presence of a growing demand for new mobility services, ITS are now entering the daily lives of users, and it is also from the availability of these services that we measure the quality and efficiency of a transport system. "

According to a survey conducted by TTS Italia1 on 252 companies, including in the segment of Intelligent Transport Systems, component manufacturers, systems and services providers, system and service providers, system integrators, mobile application developers for mobility, operators of maintenance services of technological systems, research and industrial development companies and consultancy providers, it is estimated that the total ITS market in Italy in 2014 will be valued at around 1,500 million euros. Sales tripled compared to 2004.

ITS plays a decisive role in the more efficient use of infrastructure, vehicles and logistic platforms and the development of smart mobility. The existing European and national legislation for the sector at Community level has always considered them strategic. They are also key elements for realizing a true integrated approach to mobility, the only one that, through the active collaboration of all involved actors - vehicles, drivers and infrastructure - will enable further improvements in road safety and reduction of road safety, environmental impact of mobility itself.

The telematic services industry and the automotive industry as a

whole are investing tremendously in data production and management to offer increasingly sophisticated UB - usage based services to consumers. The desired model for the future development of this sector is a light regulation and an open market, in which, from some basic data, different operators develop innovative and differentiated telematic services. Access to this kind of market is never mandatory, so supply and demand define in a competitive and voluntary manner the usefulness of the exchange and the type of data to be exchanged (eg "real time" or "batch" mode).

Product data is therefore the object of the business itself. Research and innovation are crucial to the competitiveness of companies operating in ITS. The high level of competition that characterizes this market, especially internationally, is driving national companies to constantly innovate products and to seek new solutions in order not to lose their position on the market. This is also demonstrated by the survey data: in 2014, 76% of the companies surveyed invested in R & D, totaling about 67 million euros, or 6.9% of the total ITS turnover recorded in the same year.

Notes for readers:

- B2C Innovation

24h Assistance is a company engaged in the insurance industry: boat insurance, dog, motorcycle and scooter, ski, snowboard and sports. The company intends to be present where the user's interests are: online, Facebook and over 500 retail outlets across Italy. 24h Mobility Services is the business division that develops IT and telematics solutions at the service of policyholders.

- Meta System

Meta System SpA, founded in 1973 in Reggio Emilia, specializes in the research, development and production of electronics applied to advanced security systems for automotive markets. Meta System collaborates with the most important automotive brands at international level for which it designs, develops and manufactures

a wide range of active and passive electronic security products and systems as well as last-minute comfort solutions. Thanks to the experience gained in over forty years of activity, the company has gained numerous awards and certifications that demonstrate high quality and production standards and total respect for the environment. In the automotive market, the company is particularly active in the automotive telematics market where, with its innovative Clear Box® platform, it launched UBI's activities at insurance companies. Meta System controls all processes from R & D to logistics thanks to more than 700 employees distributed over 24,000 sqm in the two industrial poles of Reggio Emilia and Mornago (VA).

- **Texa**

Texa is founded in 1992 and is today a European leader in the design, industrialization and construction of diagnostic tools and devices for telediagnosis of cars, motorcycles, trucks, agricultural vehicles and marine engines. Texa is present throughout the world with a widespread distribution network; It commercializes directly in Spain, France, Great Britain, Germany, Poland, Russia, the United States, Brazil and Japan through branches. There are currently 600 Texa employees in the world; a young workforce (the average age of 33 years), a graduate of 45%, including over 150 engineers and specialists engaged in Research and Development (ANFIA - ITA press release, September 12th, 2017).

Internazionale: premiati i vincitori dell'Hackaton Moving Forward ai Digital Days UIC

L'Amministratore delegato e direttore generale di FS Italiane R. MAZZONCINI ha premiato, nell'ambito del convegno Digital Days UIC, i ragazzi dei team SocialDev e 4workers vincitori dell'Hackathon Moving Forward, promosso da Trenitalia e organizzato Codemotion.

Il primo progetto vincitore è Vito (Virtual Interactive Trenitalia Opera-

tor) del team SocialDev. È un assistente virtuale che risponde a tutte le necessità del viaggiatore e che lo segue in ogni aspetto del viaggio. Il secondo progetto 4workers, dell'omonimo team, è dedicato alla digitalizzazione della sicurezza sul lavoro. 4workers verifica che i lavoratori indossino tutti i dispositivi di sicurezza sul lavoro durante lo svolgimento delle proprie attività e mansioni.

I progetti vincitori sono stati selezionati, da una giuria di direttori e responsabili di Trenitalia e di FS Italiane, al termine di una sfida tra 100 giovani startupper, sviluppatori, maker e creativi digitali, età media di 25 anni. La maratona no stop, a colpi di click e programmazione, si è svolta sabato 16 e domenica 17 settembre negli spazi di LuissEnlabs di Roma Termini.

Con questa premiazione si conclude la due giorni dell'UIC (International Union of Railways) dedicata alla digitalizzazione del settore dei trasporti e ai rischi connessi. I Digital Days UIC si sono tenuti il 18 e 19 settembre all'Auditorium Parco della Musica di Roma.

FS Italiane è in prima linea per guidare questa trasformazione: nel biennio 2017/2018 ha previsto un impegno finanziario di 800 milioni per investimenti in digitale. Sette miliardi, invece, saranno destinati agli investimenti in tecnologie durante tutta la durata del Piano industriale 2017-2026.

La tecnologia digitale è già fondamentale nella customer experience. Solo nei primi nove mesi del 2017 sono state scaricate 2,7 milioni di app Trenitalia con 4 milioni di biglietti venduti. Sono 28 invece i milioni di biglietti venduti su tutti i canali digitali, incluso il sito di Trenitalia che con 140 milioni di visitatori è il primo in Italia per l'area travel (*Da FS News*, 19 settembre 2017).

International: Winning Hackaton Moving Forward winners at Digital Days UIC

R. MAZZONCINI, Chief Executive Of-

ficier and Chief Executive Officer of Italian FS R. MAZZONCINI, won the SocialDev team and the 4th winners of the Hackathon Moving Forward, promoted by Trenitalia and organized Codemotion during the Digital Days UIC conference.

The first winning project is Vito (Virtual Interactive Trenitalia Operator) of the SocialDev team. It is a virtual assistant that responds to all the needs of the traveler and follows it in every aspect of the journey. The second project, the 4workers, of the homonymous team, is devoted to the digitization of workplace safety. 4workers verifies that workers wear all safety devices at work while carrying out their tasks and duties.

The winning projects were selected by a jury of directors and managers of Trenitalia and FS Italiane, at the end of a challenge among 100 young start-upers, developers, creators and digital creators, an average age of 25 years. The no-stop, click-and-hit marathon took place on Saturday 16 and Sunday, 17 September in the LuissEnlabs area of Roma Termini.

This award ends with the two days of the International Union of Railways (UIC) dedicated to digitalisation of the transport sector and associated hazards. The UIC Digital Days were held on September 18 and 19 at the Auditorium Parco della Musica di Roma.

FS Italiane is at the forefront of this transformation: in the 2017/2018 financial year, a financial commitment of 800 million for digital investments has been planned. Seven billion will be invested in technology for the duration of the 2017-2026 Industrial Plan.

Digital technology is already crucial in customer experience. Only in the first nine months of 2017 2.7 million Trenitalia apps were downloaded with 4 million tickets sold. There are 28 instead of the millions of tickets sold on all digital channels, including the Trenitalia site, which with 140 million visitors is the first in Italy for the travel area (From FS News, September 19th, 2017).