

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA *RAILWAY TRANSPORTATION*

Bombardier firma un accordo quadro con Railpool

Railpool è una delle principali società di leasing per il materiale rotabile in Europa ed opera con la sua flotta di locomotive e convogli in tutta Europa, offrendo un servizio completo ai propri clienti. Railpool è gestita da Oaktree Capital Management,

LP, un leader tra i gestori di investimento globali specializzati in investimenti alternativi, con 86,2 miliardi di dollari di asset, dal 31 marzo 2014.

Bombardier Transportation e la società di leasing Railpool hanno firmato un accordo quadro per la fornitura di 65 locomotive Bombardier TRAXX (fig. 1), con un primo call-off di 35 locomotive e la possibilità di acquistare altre 30 locomotive supplementari. Il potenziale valore totale del contratto è fino a 250 milioni

di euro (340 milioni di US). Il valore del call-off sulla base del prezzo di listino è di circa 135 milioni di euro (184 milioni US).

Questo contratto amplia le possibilità di esercizio delle locomotive. La locomotiva opererà sul nuovo corridoio est-ovest che collega la Polonia con i Paesi Bassi. Oggi la locomotiva opera non solo in Germania, Svizzera e Austria, ma anche in Ungheria e Romania e verrà a breve dotata di ETCS (European Train Control System) e della funzionalità Last Mile. Questa ultima caratteristica ed un motore diesel-elettrico supplementare permettono a queste locomotive di operare anche in zone non elettrificate, quali terminali, stazioni o porti – rendendo il cambio locomotive per l'ultimo miglio non elettrificato, un ricordo del passato. “Con questo contratto continuiamo la nostra partnership di successo con Bombardier e siamo in grado di of-



(Fonte - Source: Bombardier)

Fig. 1 – Una locomotiva della serie TRAXX di Bombardier in esercizio sulle Alpi Svizzere.
Fig. 1 – TRAXX loco series, operating on Swiss tracks.

frire ai nostri clienti il collaudato utilizzo delle locomotive TRAXX. Inoltre, stiamo sviluppando con Bombardier nuovi corridoi e aggiornando la nostra flotta esistente con nuovi sistemi di sicurezza, per seguire le esigenze dei nostri clienti come è dovuto ad un partner affidabile per il futuro”, ha detto T. LEHNERT, CEO di Railpool. “Queste locomotive innovative faciliteranno l’esercizio su nuovi corridoi internazionali. Esse consentono inoltre una più lunga autonomia e una maggiore flessibilità operativa rispetto al passato”, ha aggiunto U. JOCHEM, Presidente Locomotive, Bombardier Transportation.

Le locomotive sono progettate per velocità fino a 160 km / h. Bombardier assembla le locomotive a Kassel, in Germania, le casse presso la sua sede di Wrocław in Polonia e carrelli a Siegen, in Germania. Il sistema di trazione e controllo, nonché l’ATP (Automatic Train Protection) saranno prodotti presso i siti di Bombardier a Mannheim e Hennigsdorf, Germania, e Västerås, Svezia.

Il sistema di trazione delle locomotive è controllato dai convertitori della serie MITRAC che offrono elevata affidabilità. Il sistema di controllo MITRAC offre una potenza di trazione sicura ed efficienti per la mobilità sostenibile. I dispositivi della serie MITRAC “spingono” più di 3.000 locomotive complessivamente nel mondo (*Comunicato stampa Bombardier*, 25 giugno 2014).

Bombardier Signs Framework Agreement with Railpool

Railpool is one of the leading leasing companies for rolling stock in Europe and operates its fleet of locomotives and train sets across Europe offering a full-service-concept to its customers.

Railpool is owned by funds managed by Oaktree Capital Management, L.P., a leader among global investment managers specializing in alternative investments, with \$86.2 billion in assets under management as of March 31, 2014.

Bombardier Transportation and the leasing company Railpool have signed a framework agreement for the delivery of 65 BOMBARDIER TRAXX (fig. 1) locomotives, with a first call-off of 35 locomotives and an option of up to 30 additional locomotives. The total potential contract value is up to 250 million euro (340 million US). The value of the call-off based on the list price is approximately 135 million euro (184 million US).

This contract extends the operating range of the TRAXX locomotives: The MS[1] locomotive will operate on the new East-West corridor linking Poland with the Netherlands. The AC[2] locomotive will operate not only in Germany, Switzerland and Austria but also in Hungary and Romania and will be newly equipped with ETCS (European Train Control System) and Last Mile functionality. The last mile feature, an additional diesel-electric engine plus battery, enables AC locomotives to operate even in non-electrified areas such as terminals, stations or ports – changing locomotives for the non-electrified last mile is now a thing of the past.

“With this contract we continue our successful partnership with Bombardier and are able to offer our customers the proven TRAXX locomotives concept. Furthermore, we are developing with Bombardier new corridors and are upgrading our existing fleet with new safety systems, to follow our customers’ demands as a reliable partner for the future”, said T. LEHNERT, CEO at Railpool.

“These innovative locomotives will facilitate rail operation on new, international corridors. They also allow for a much longer range and for more flexibility in operation than ever before,” added U. JOCHEM, President Locomotives, Bombardier Transportation.

The locomotives are designed for speeds of up to 160 km/h. Bombardier will assemble the locomotives in Kassel, Germany, carriages at its Wrocław site in Poland and bogies in Siegen, Germany. Propulsion and controls as well as ATP (Automatic Train Protection) equipment will be manu-

factured at Bombardier’s sites in Mannheim and Hennigsdorf, Germany, and Västerås, Sweden.

The locomotives are powered by BOMBARDIER MITRAC traction converters offering unmatched reliability. The sophisticated MITRAC control system offers safe and energy efficient traction power for sustainable mobility. MITRAC equipment drives more than 3,000 locomotives globally. (Bombardier Press, June 25, 2014).

Alstom: primo treno consegnato nel rispetto dei tempi contrattuali ad FFS

Esce dalla fabbrica di Savigliano il primo Pendolino ETR 610 (fig. 2) della seconda serie per le FFS. Il primo degli otto convogli Pendolino ETR 610, ordinati dalle FFS nel luglio 2012 ad Alstom, ha lasciato oggi lo stabilimento di Savigliano, rispettando i termini previsti dal contratto.

Al suo arrivo in Svizzera il treno, che ha già ottenuto i certificati di omologazione per le linee elvetiche, effettuerà gli ultimi test dinamici. Due convogli saranno consegnati entro la fine del 2014.

Le FFS prevedono di impiegare i convogli a partire da fine 2014 sulla linea del Gottardo come treni EuroCity per Milano. I nuovi treni vanno ad aggiungersi ai Pendolino ETR 610 della prima serie che attualmente forniscono un servizio affidabile sulla linea del Sempione. Anche la seconda serie di Pendolino ETR 610 è dotata della tecnologia ad assetto variabile, sviluppata da Alstom, che permette ai treni di inclinarsi in curva e di raggiungere una velocità massima più elevata rispetto ai convogli convenzionali. Riciclabili al 95%, i treni sono equipaggiati con un sistema di frenatura elettrico che permette di risparmiare sui consumi e riciclare l’energia in frenata, restituendola alla linea.

Il Pendolino ETR 610 viaggia a una velocità massima di 250 km/h e ospita nelle sue sette carrozze fino a 430 passeggeri su comodi sedili.



(Fonte - Source: Alstom)

Fig. 2 – Il “pendolino” di Alstom per le FFS.
Fig. 2 – Alstom “Pendolino” ETR610 2nd Edition, exiting from Alstom plant.

Lo stesso standard elevato è mantenuto nella nuova serie: ampi corridoi e passerelle offrono ai passeggeri un accesso agevole al treno. I sedili sono dotati di luci da lettura individuali, funzione reclinabile e prese elettriche. Allineati agli ampi finestrini, offrono una vista panoramica e assicurano un'illuminazione naturale. Un sistema di videosorveglianza garantisce la massima sicurezza.

I convogli transfrontalieri del Pendolino ETR 610 per le FFS sono concepiti in modo da soddisfare gli standard europei in materia di interoperabilità (TSI) e sono equipaggiati con Atlas – il sistema di segnalamento europeo di Alstom (ERTMS1) – richiesto per operare in Svizzera, Italia e Germania. I treni sono fabbricati in Italia presso lo stabilimento Alstom di Savigliano (CN), da oltre 30 anni centro di eccellenza mondiale per la produzione del Pendolino. Inoltre collaborano alla loro produzione le sedi di Sesto San Giovanni (MI) e di Bologna; Le Creusot, Ornans e Reichshoffen (F); Montreal (CN) e Neuhausen am Rheinfall (CH) (Comunicato stampa Alstom, 3 giugno 2014).

First Alstom's Pendolino high speed train of the new series delivered on time

The first of a total of eight Alstom's Pendolino ETR 610 (fig. 2) trains ordered by the Swiss operator, SBB, in July 2012 left Savigliano manufacturing plant in Italy today, in accordance with the planned schedule.

At its arrival, the train – which has already obtained the type homologation for Switzerland – will pass the last dynamic tests. Two trains are scheduled to be handed over to SBB by the end of 2014.

SBB intends to operate these trains on the Gotthard line for the EuroCity trains to Milan from the end of 2014. The new trains will complement the first series of Pendolino ETR 610 currently in service on the Simplon line. In addition, the second series of trains is equipped with the tilting technology developed by Alstom for curves in the track, enabling the train to reach higher speeds than conventional trains. The Pendolino ETR 610 is 95% recyclable and uses an electrical system which injects brake power back into the catenary system.

In its seven cars, the Pendolino ETR 610 accommodates up to 430 passengers in comfort seats and runs at a maximum speed of up to 250 km/h. The high standard of the first series will be maintained – wide corridors and gangways offer optimal accessibility and comfort to passengers. Seats are equipped with individual reading lights, electric sockets and a reclining function. They are aligned with the large panoramic windows which allow passengers to benefit from natural light and enjoy the scenery. A video surveillance system ensures maximum safety.

The Pendolino ETR 610 cross-border train sets for SBB have been designed to meet the European interoperability standards (TSI) and will have Atlas installed – the Alstom European signalling system (ERTMS1) – required to operate in Switzerland, Italy and Germany.

The trains are being manufactured at Alstom's Savigliano site in Italy, where Pendolino trains have been manufactured for more than 30 years. The other Alstom Transport sites involved are Sesto San Giovanni and Bologna in Italy, Le Creusot, Ornans and Reichshoffen in France, Montreal in Canada, and Neuhausen in Switzerland (Alstom Press, June 3, 2014).

Siemens equipaggia tre sezioni di binario in Ungheria con il sistema di protezione dei treni ETCS

Siemens ha ricevuto tre ordini dall'Ungheria per la fornitura dispositivi di segnalamento e tecnologia di controllo dell'esercizio ferroviario. L'azienda deve dotare due sezioni della linea tra il sobborgo di Budapest Ferencváros e la piccola città orientale di Gyoma con ETCS (European Train Control System) di livello 2. Sulla terza sezione saranno applicati gli stessi sistemi operanti in direzione ovest da Ferencváros a Székesfehérvár. L'ordine, che vale circa 60 milioni di euro, è stato assegnato dalla società statale di sviluppo delle infrastrutture in Ungheria (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.). La mes-

sa in servizio di tutte e tre le sezioni è prevista per la fine del 2015.

La Divisione Automazione Ferroviaria di Siemens fornirà il sistema di protezione automatica dei treni Trainguard 200, dispositivi della classe ETCS livello 2 per circa 200 chilometri di binario. Con Livello 2 quasi tutte le informazioni vengono trasmesse al veicolo dal Radio Block Center (RBC) utilizzando il sistema Euroradio. Le informazioni possono anche essere inviate dalla stazione ai treni con il fine del monitoraggio in qualsiasi momento, anche quando il treno è fermo. I macchinisti che utilizzeranno l'ETCS livello 2 riceveranno le informazioni direttamente su un display in cabina di guida: sarà pertanto assente il classico sistema di segnalamento a terra. Ciò consente velocità fino a 300 chilometri all'ora da raggiungere e capacità della linea aumenta.

Questa tipologia di sistemi di protezione e controllo della marcia dei treni forniscono un trasporto ferroviario sicuro per passeggeri e merci. Ci sono attualmente più di 14 diversi sistemi di protezione dei treni in uso in Europa, ma non sono compatibili tra loro. Per risolvere questi problemi di compatibilità l'Unione europea ha emanato una direttiva del 1996 che impone agli operatori ferroviari europei di installare il sistema di protezione dei treni ETCS sulle loro linee. L'ETCS standardizzato viene gradualmente introdotto nei corridoi selezionati, successivamente sostituendo i sistemi nazionali di sicurezza. Il sistema non è solo destinato ad essere utilizzato in Europa, ma costituisce una soluzione moderna di protezione dei treni, adatto per l'uso a livello mondiale, come mostrato in una serie di progetti internazionali.

L'ETCS ha una costruzione modulare ed è disponibile tecnicamente e commercialmente in diversi livelli. La differenza principale tra ETCS di livello 1 e ETCS livello 2 sta nel tipo di mezzo di trasmissione (Comunicato stampa Siemens, 20 maggio 2014).

Siemens equips three sections of track in Hungary with ETCS train protection system

Siemens has received three orders from Hungary to supply signaling and control technology. The company will equip two sections of the line between the Budapest suburb of Ferencváros and the small eastern town of Gyoma with ETCS (European Train Control System) Level 2. The third section to be fitted with the same system runs west from Ferencváros to Székesfehérvár. The order, which is worth around 60 million euros, was awarded by Hungary's state infrastructure development company (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.), and commissioning of all three sections is scheduled to take place at the end of 2015.

The rail automation division of Siemens will supply the automatic train protection system Trainguard 200 for ETCS Level 2 for around 200 track kilometers. With Level 2 almost all information is transmitted to the vehicle from the Radio Block Center (RBC) using Euroradio. Information can also be sent from train to track and can be exchanged at any time, even when the train is stationary. Engine drivers using ETCS Level 2 receive instructions directly on a display in the driver's cab, which means that there are no longer any signals on the open track. The advantage here is that the train can accelerate immediately when the display changes from stop to go, whereas otherwise it would have had to brake again by the next transmission point on the line. This enables speeds of up to 300 km/h to be reached and increases line capacity.

Train protection systems provide safe rail transportation for passengers and freight. There are currently more than 14 different train protection systems in use in Europe, but they are not compatible with one another. To resolve these compatibility issues the European Union issued a directive in 1996 which requires European railway operators to install the ETCS train protection system on their lines. The standardized ETCS is gradually being introduced in selected corridors,

successively replacing national safety systems. The system is not just intended for use in Europe, but constitutes a modern train protection solution which is suitable for global use as shown in a number of international projects.

ETCS has a modular construction and several levels are available. The main difference between ETCS Level 1 and ETCS Level 2 lies in the type of transmission medium (Siemens Press, may 20, 2014).

**TRASPORTI URBANI
URBAN TRANSPORT**

Ansaldo STS: siglati accordi in Cina per circa 37 milioni di euro

Nell'ambito del Business Forum Italia Cina in corso a Pechino, l'ing. M. MORETTI, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Finmeccanica, ha siglato accordi relativi ad Ansaldo STS, una società Finmeccanica, per un valore complessivo di circa 37 milioni di euro.

La firma è avvenuta alla presenza del Presidente del Consiglio italiano, M. RENZI e del Primo Ministro del Consiglio di Stato cinese, L. KEIQIANG.

L'accordo è relativo all'intesa tra Ansaldo STS e United Mechanical and Electrical Co. Ltd. per l'esecuzione di quattro progetti (Hangzhou Linea 4, Dalian estensione Linee 1 - 2, Shenyang Linea 1, Xi'an Linea 2) riguardanti la fornitura dei sistemi di segnalamento con tecnologia CBTC.

Le società hanno inoltre siglato un memorandum di intesa in base al quale la controparte cinese si impegna a negoziare i contratti relativi a due progetti (Chengdu Linee 1 - 2 e Wenzhou Linea S1) (Comunicato stampa Ansaldo STS, 11 giugno 2014).

Ansaldo STS signed agreements in China for about 37 mil Euro

During the Business Forum Italy / China underway in Beijing, M. MORETTI, CEO and General Manager

of Finmeccanica, has signed agreements on behalf of Ansaldo STS (a Finmeccanica Company), for a total value of about 37 mil Euro.

The ceremony took place in the presence of the Italian Prime Minister, M. RENZI and the Prime Minister of China's State Council, L. KEQIANG.

The agreement is between Ansaldo STS, a Finmeccanica company, and United Mechanical and Electrical Co. Ltd. for the execution of four projects (Line 4 Hangzhou, Dalian extension lines 1-2, Shenyang Line 1, Xi 'n Line 2) concerning the implementation of signaling CBTC systems.

The companies have also signed a Memorandum of Understanding under which the Chinese side agrees to negotiate contracts for other two projects (Chengdu Lines 1-2 and Wenzhou Line S1) (Ansaldo STS Press, June 11, 2014).

VARIE OTHERS

Il progetto RIFLE: un grande successo

Sponsorizzato dal Programma Lifelong Learning Vita della CE nell'ambito del pilastro Erasmus, con i partner: Sapienza, Università di Roma; La Scuola Superiore di trasporto "Todor Kableshkov", Bulgaria; L'Università di Scienze Applicate, Ingolstadt, in Germania, il progetto RiFLE ha gli strumenti necessari per formare una forza lavoro qualificata per un trasporto merci ferroviario vibrante, beneficiando di moderni principi di logistica, politiche e pratiche.

L'obiettivo del progetto RiFLE è stato quello di sviluppare un Master in trasporto ferroviario di merci e Logistica. In particolare il progetto ha sviluppato corsi di master per essere consegnati in lingua inglese da parte degli enti partecipanti di programmi diversi ma condivisi nelle loro università.

Il progetto RiFLE impiegato un approccio multi-azione che implichi una combinazione di attività di ge-

stione, garanzia della qualità, lo stato delle indagini arte e di revisione, analisi della domanda, lo sviluppo di programmi di studio e di strumenti software di modellazione open source, lo sviluppo di una metodologia graduale per la convalida dei programmi di studio e la sua implementazione e workshop.

Ha usato un ampio spettro di sfruttamento lavori tra i quali l'apprendimento collaborativo con le parti interessate e l'innovazione attraverso l'apprendimento distance-/blended, l'attuazione di programmi di studio sviluppati in pratica, dimostrazioni reali di attuazione dei curricula accompagnati con i modelli di mobilità, un ampio spettro di diffusione opere come pagina Web dotato di e-forum e newsletter semestrale, lo sviluppo di una nota tecnica che consiste di un approccio graduale per stabilire un programma e strategie per le azioni future laurea magistrale congiunta dopo il positivo completamento del progetto.

Si è sviluppato un manuale consolidare tutti i meriti RiFLE e contributi in un unico documento coesa che fornisce tutte le informazioni necessarie per tutti coloro interessati a trasporto ferroviario di merci e della logistica dell'istruzione superiore in generale.

Il progetto RiFLE promosso legami di collaborazione intensiva tra rappresentanti università e industria. I risultati del progetto sono stati validati dalle parti interessate nel corso di workshop curati e diffusi ampiamente sia attraverso la conferenza del progetto e canali di diffusione del settore. In qualità di rappresentanti dell'industria risultato impegnati con i nostri moduli e dei corsi leader di consegnare il materiale didattico prodotto.

Il dottor M. MARINOV, coordinatore del progetto, ha dichiarato: "siamo orgogliosi che non abbiamo sperimentato particolari difficoltà relative alla gestione e la consegna del progetto. Il progetto è stato rigorosamente gestito e non aveva sperimentato eventuali scostamenti significativi dal suo piano di lavoro e, quindi, i risul-

tati del progetto sono stati consegnati in tempo e di budget, come previsto. Abbiamo puntato per la semplicità e quindi usato un semplice meccanismo per gestire il progetto basato sulla fiducia e lealtà. Il coordinamento è stato garantito utilizzando principalmente e-mail. Abbiamo osservato che non abbiamo bisogno di usare il telefono più di tanto per gestire il progetto in modo efficace, suggerendo che il consorzio è stato ben costruito e desideroso di fornire".

Per ulteriori informazioni, visitare la pagina web del progetto: <http://www.rifle-project.eu/> (<http://www.rifle-project.eu/>) o contattare: newrail-education@newcastle.ac.uk (<mailto:newrail-education@newcastle.ac.uk>) (Comunicato stampa Università di Newcastle, 28 maggio 2014).

RIFLE project: a great success

Sponsored by the Life Long Learning Programme of the EC under the Erasmus pillar, with partners: Sapienza, Università di Roma; The Higher School of Transport "Todor Kableshkov", Bulgaria; The University of Applied Science, Ingolstadt, Germany, the RiFLE project brought the necessary tools to form a skilled workforce for a vibrant railway freight sector, benefiting from modern logistics principles, policies and practices.

The objective of the RiFLE project was to develop an MSc in Rail Freight and Logistics. Specifically the project developed Master Courses to be delivered in the English language by participating institutions as separate but shared programmes in their universities.

The RiFLE project employed a multi-action approach involving a combination of management activities, quality assurance, state of the art and review surveys, demand analysis, development of curricula and open source modelling software tools, development of stepwise methodology for validation of curricula and its implementation and workshops.

It used a wide spectrum of exploitation works among which are collaborative learning with stakeholders and innovation through distance-/e-blended learning, implementation of curricula developed into practice, real-life demonstrations of the implementation of the curricula accompanied with mobility patterns, a wide spectrum of dissemination works such as Web Page equipped with E-forum and semi-annual newsletters, development of a technical memorandum consisting of a stepwise approach for establishing a joint degree MSc programme and strategies for future actions after the successful completion of the project.

It developed a handbook consolidating all the RiFLE merits and contributions into one cohesive document that provides all the necessary information for everyone interested in rail freight and logistics higher education at large.

The RiFLE project promoted intensive collaborative liaisons between Academia and Industry representatives. The project outcomes have been validated by stakeholders during well attended workshops and disseminated widely through both the project conference and industry dissemination channels. As a result industry representatives engaged with our module and course leaders to deliver the teaching material produced.

Dr M. MARINOV, Project Coordinator, said: "we are proud that we have not experienced any particular difficulties relating to the management and the delivery of the project. The project was strictly managed and had not experienced any significant deviations from its work plan and hence the project outcomes were delivered on time and to budget, as planned. We aimed for simplicity and therefore used a simple mechanism to manage the project based on trust and loyalty. The coordination was secured using mainly emails. We observed that we did not need to use phone that much to manage the project effectively, suggesting that the consortium was well built and eager to deliver".

For further information, please browse the project webpage: <http://www.rifle-project.eu/> (<http://www.rifle-project.eu/>) or contact: newrail-education@newcastle.ac.uk ([mailto: newrail-education@newcastle.ac.uk](mailto:newrail-education@newcastle.ac.uk)) (Newcastle University Press, may 28, 2014)

UbiFrance: InnoTrans 2014 - Berlino 23/26 settembre 2014

In occasione della 10ª edizione di InnoTrans, salone leader internazionale dell'ingegneria e dei trasporti ferroviari, la Francia sarà ancora una volta ampiamente rappresentata. Saranno, infatti, oltre 100 le aziende presenti nel Padiglione Francia, mentre completeranno la rappresentanza francese, 80 società che esporranno direttamente. Con una superficie di 1.200 m², suddivisa in 3 Hall, il padiglione Francia è organizzato da UbiFrance, l'Agenzia francese per lo sviluppo internazionale delle aziende. Tre espositori si avvantaggeranno in modo particolare della presenza francese sponsorizzando il padiglione UbiFrance: Centralp, specialista in elettronica e software di bordo; SCOMA, progettista e costruttore di componenti di sicurezza; Leroy Automation, esperto di automazione ferroviaria.

Fer de France sarà, inoltre, partner del Padiglione Francia in questa edizione. Creata nel 2012, Fer de France è una giovane struttura che riunisce tutti gli operatori pubblici e privati del settore ferroviario: Enti pubblici, Autorità organizzatrici, operatori dei trasporti passeggeri e merci, gestori di infrastrutture, industrie e studi d'ingegneria. I suoi membri sono: Alstom, l'ARF Euro-tunnel, la FIF le GART, il Ministero dei Trasporti, la RATP, RFF, la SNCF, Syntec-Ingénierie e l'UTP. Fer de France rappresenta oltre 30 miliardi di fatturato stimato del settore ferroviario e circa 340.000 addetti. Fer de France è presieduto dal 24 settembre 2013 da P. MONGIN, anche Presidente e Direttore Generale della RATP.

InnoTrans, evento biennale berlinese, associa tradizionalmente esposizione all'aperto, salone e congresso

su una superficie totale di 140.000 m². Unica nel suo genere, questa manifestazione attrae un numero di visitatori sempre più importante da un'edizione all'altra. Nel 2012, 2.515 espositori provenienti da 49 Paesi hanno attirato oltre 126.000 visitatori professionali. Il salone ha prodotto un totale di 1,8 miliardi di transazioni nel 2012. Quest'anno, il numero di espositori del padiglione Francia sarà in crescita dell'11% rispetto all'edizione precedente.

7 regioni francesi saranno rappresentate al padiglione Francia: Alsazia, Borgogna, Centro, Paesi della Loria, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, e Piccardia. Le Camere di Commercio e dell'Industria dell'Alsazia e della Borgogna, l'Agenzia di Promozione della regione Centro, così come i cluster presenti (Northern France Rail, Neopolia Rail, MecateamCluster, Mipyrail) offriranno una visione rappresentativa dell'industria ferroviaria francese. Gli equipaggiamenti presenti nel padiglione Francia riguarderanno tutte le categorie della filiera: infrastrutture, materiale rotabile, allestimento delle vetture, sistemi elettronici a bordo dei treni, componenti meccanici per materiali rotabili, sistemi d'informazione per i passeggeri e di biglietteria, aziende di trasporto pubblico di passeggeri, ingegneria e prove ferroviarie.

I professionisti stranieri possono già da ora scoprire l'incontestabile competenza della filiera ferroviaria francese, che costituisce un polo d'eccellenza e si avvale di una notorietà riconosciuta a livello mondiale, sul sito di promozione internazionale dell'offerta ferroviaria francese: www.french-rail-industry.com. Sviluppato in collaborazione con Fer de France, questo sito in lingua inglese promuove tutto questo settore d'attività, illustra un certo numero di realizzazioni significative delle aziende francesi all'estero, oltre ad elencare i principali eventi dell'anno in cui esse saranno presenti. Un pulsante specifico InnoTrans permetterà di accedere alla lista degli espositori del padiglione Francia e alla loro posizione in Fiera. Il sito è, inoltre,

composto da una vetrina di operatori francesi della filiera e permette agli acquirenti stranieri di consultare il profilo delle aziende francesi di loro interesse, e di contattarle direttamente grazie ad uno spazio dedicato d'incontro.

L'esperienza degli espositori francesi, le loro competenze tecnologiche e le loro capacità d'innovazione, consentono all'industria ferroviaria francese di essere riconosciuta a livello internazionale e di posizionarsi al terzo posto mondiale. In Europa, la filiera ferroviaria francese, forte di 1.500 aziende e di un fatturato di oltre 4 miliardi di euro, di cui un quarto realizzato con le esportazioni, occupa la seconda posizione dietro alla Germania. Le innovazioni francesi saranno presentate nei Padiglioni 26b, 11.2 e 3.2 (*Comunicato stampa UbiFrance*, 22 maggio 2014).

UbiFrance: InnoTrans 2014 – Berlin, September 23/26, 2014

InnoTrans, now in its 10th year, is the leading international trade show for the railway industry and, more particularly, for technology and engineering in the rail sector. The trade fair is an excellent platform to promote leading French companies in the sector and will take place between 23 and 26 September of this year in the German capital.

In 2014, the number of exhibitors on the French Pavilion will represent an 11% increase on 2013. The 1,200 m² French Pavilion (Halls 26b, 11.2, and 3.2) will be sponsored by Fer de

France, the Inter-professional Association for France's railway industry, as well as three of the exhibitors on the pavilion - Centralp, a specialist in embedded software and electronics; Scoma, a designer and manufacturer of safety parts; and, finally, Leroy Automation, an expert in rail automation.

Fer de France was founded in 2012 with the aim of uniting all public- and private-sector players across the rail industry in France, from engineering companies, industrialists and rail-infrastructure managers to planning agencies, passenger/freight carriers, and institutional bodies. Members of Fer de France include Alstom, Eurotunnel, the French Transport Ministry and SNCF, France's national state-owned railway company.

Fer de France's turnover is estimated at over € 30 billion, which sustains more than 340,000 jobs. Since 24 September 2013, Fer de France has been chaired by P. MONGIN, who is also Chairman and Managing Director of RATP, the operator for urban-transport services across Paris and its region.

Seven regions of France will be represented on the French Pavilion at InnoTrans - Alsace, Burgundy, the Centre region, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, and Picardy - together with the Alsace Chamber of Commerce & Industry (CCI), the Burgundy CCI and the Promotional Agency for the Centre region. Representatives of several high-tech clusters of excellence, including Northern France Rail, Neopolia Rail,

Mecateam Cluster and Mipyrail, will also be present.

The equipment displayed on the French Pavilion will cover all categories in the sector: car layout, infrastructure, on-board embedded-electronics systems, technologies and solutions for passenger information and ticketing, public-transport companies, rail testing and engineering, rolling-stock units, and mechanical components for rolling-stock.

Thanks to its proven expertise and the ability to innovate of French sector players, France's rail industry is widely acknowledged internationally. In Europe, the French railway sector ranks second only to Germany, with 1,500 businesses and a turnover in excess of € 4 billion, one quarter of which comes from exports.

Developed in partnership with Fer de France, the www.french-rail-industry.com English-language website is a promotional portal covering every aspect of the French rail sector and listing the major events that member entities are due to attend over the course of the year.

A specific InnoTrans tab leads to the list of exhibitors on the French Pavilion, at the trade fair, complete with the precise location of their stands. The website also features a showcase of French players in the sector, which includes useful information for non-French buyers about each company as well as a dedicated contact section, making it easy to get in touch with the companies directly (UbiFrance Press, may 22, 2014).