

**DISTRETTI  
FERROVIE,  
LE 114 AZIENDE  
ANTI CRISI**di **Leonardo Testai**

VI

**Capotreno**Veronica Elena Bocci,  
coordinatrice  
del distretto  
ferroviario  
toscano Ditecfer

# Ditecfer, 114 aziende in corsa sui binari giusti

Da Pistoia a Firenze, radiografia di un settore  
uscito rafforzato dagli anni della crisidi **Leonardo Testai**

**D**ue miliardi e mezzo di fatturato generato da 114 aziende concentrate soprattutto fra Pistoia e Firenze, con dati occupazionali in crescita e prospettive di consolidamento dell'attività. È il distretto ferroviario toscano: Ditecfer, il soggetto creato nel 2011 per sviluppare la competitività dell'industria toscana, raggruppa player di livello mondiale ma anche un elevato numero di piccole imprese della filiera, oltre a università e laboratori. «È grazie a realtà come queste che la Toscana può dirsi all'avanguardia per la sicurezza dei trasporti», ha dichiarato nelle scorse settimane il governatore Enrico Rossi, in visita a Italcertifer e Knorr-Bremse. Il distretto contiene un ampio spettro di capacità. Si va dalla produzione e assemblaggio di veicoli ferroviari e materiale rotabile, che rappresenta il 55% della filiera toscana, alla realizzazione di sistemi di controllo e segnalamento (40%), ma non mancano attività di costruzione e installazione di infrastrutture, e una parte significativa è dedicata alla ricerca e all'innovazione, ai test, all'omologazione e alla certificazione dei veicoli. Le prospettive di mercato sono importanti: «Grazie alla crescita e alle buone performance di tutte

le aziende vediamo un consolidamento di tutta la filiera», spiega Veronica Elena Bocci, coordinatrice di Ditecfer. «L'onda lunga del 2008 — osserva — si è abbattuta in modo particolare su Pistoia, dove la fornitura era quella storica della Breda ed esisteva una frammentazione, con tanti a fare le stesse cose, e dunque un po' in competizione. Solo i più forti sono sopravvissuti: e chi è rimasto, è rimasto più forte». Nel distretto oggi i grandi player sono Hitachi Rail Italy, la vecchia AnsaldoBreda rilanciata dai giapponesi, artefice del Frecciarossa 1000, che presto proporrà un nuovo veicolo tramviario, successore del Sirio adottato anche a Firenze; e dall'altro lato Thales Italia, che è centro di competenza mondiale non solo per gli aeroporti, ma anche per la sicurezza e le tramvie. Ma c'è anche Italcertifer, società del gruppo Fs partecipata all'11% della Regione Toscana, che in due anni è passata da 60 a 160 dipendenti a tempo indeterminato: si occupa di verifiche di conformità e sicurezza in ambito ferroviario, ed è molto presente anche all'estero, con attività svolte dall'Arabia Saudita all'India. C'è Knorr-Bremse, leader mondiale nei sistemi frenanti, che ha già assunto 12 nuovi addetti nel 2019,

e conta di arrivare a 171 dipendenti nel 2021: i nuovi assunti sono soprattutto ingegneri neolaureati, chiamati a sviluppare la nuova linea di prodotto dei sistemi sanitari, installati ad esempio sui nuovi treni doppio piano Rock di Hitachi, dedicati alle tratte ferroviarie regionali dei pendolari. E c'è Engineering, gruppo dell'It da 900 milioni di euro, divenuta parte del distretto perché sviluppa soluzioni informatiche per l'industria ferroviaria. Proprio dal momento che le nuove tecnologie saranno determinanti per il futuro del settore, Ditecfer lavora per attrezzare le imprese: «Individuiamo in che modo si stiano evolvendo — spiega Bocci — i veicoli ferroviari e i sistemi di bordo, come possono risultare resilienti ad attacchi di cybersecurity: noi cerchiamo di dare una panoramica molto puntuale di tutto questo nuovo filone, che gli addetti ai lavori più esperti rischiano di sottovalutare. Parliamo di servizi digitali su smartphone per potersi muovere agevolmente; della manutenzione dei binari notturna, riducendo i costi ma mantenendo gli stessi standard; dell'accessibilità dei treni per persone con mobilità ridotta; dell'introduzione di processi di digitalizzazione in azienda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA