

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA *RAILWAY TRANSPORTATION*

Svizzera: 100 000° treno attraverso il San Gottardo

L'esercizio nella galleria di base del San Gottardo (GBT) procede secondo pianificazione, in modo stabile e sicuro (Fig. 1).

Sin dalla sua messa in esercizio, i treni sono circolati regolarmente attraverso la GBT, salvo poche eccezioni. Infatti, in alcuni casi si sono verificati malfunzionamenti ai veicoli o agli impianti della galleria, per cui è stata necessaria la deviazione dei treni lungo la linea panoramica. Soltanto in singoli casi è stato necessario trainare i treni fuori dalla galleria e soltanto in un caso si è trattato di un treno viaggiatori. La sicurezza dei passeggeri è stata garantita in ogni momento e i processi operativi e di intervento hanno funzionato in modo affidabile.

- *Aumento della domanda nel trasporto merci*

Nel 2018 il 59% dei treni circolati attraverso GBT erano merci, con punte di 120 treni merci al giorno. FFS Cargo e SBB Cargo Internatio-

nal rappresentano poco meno dell'83% dei treni merci transitanti. Dopo la chiusura di sei mesi della linea su Luino, dovuta ai lavori di ampliamento previsti, e all'interruzione dei servizi a Rastatt (Germania), dal 2018 il traffico merci ha registrato una notevole ripresa e un aumento della domanda. Le sei imprese ferroviarie di trasporto merci attualmente operanti sull'asse del San Gottardo valutano il funzionamento della galleria di base del San Gottardo come buono e positivo. L'esercizio procede in maniera affidabile e i tempi di percorrenza attraverso la galleria e sull'intera linea di transito attraverso la Svizzera possono così essere rispettati e, in alcuni casi, addirittura ridotti. Tuttavia, complessivamente è necessario ottimizzare ulteriormente i tempi del trasporto transfrontaliero.

Nei prossimi anni verranno raggiunti diversi obiettivi, con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri e gli ulteriori miglioramenti delle operazioni di frontiera. Anche le masse ferroviarie massime previste per la nuova linea GBT (fino a 1700 t da nord a sud con una sola locomotiva a 4 assi e fino a 1400 t da sud a nord) sono garantite e prodotte in modo stabile. Con l'eliminazione

del loro transito sulla linea panoramica, i treni merci possono ora viaggiare con un minor numero di locomotive e così con maggiore efficienza lungo l'asse del San Gottardo. Con la riduzione dei tempi di percorrenza dei treni merci attraverso il GBT, possono ora venire impiegati regolarmente più macchinisti tra Bellinzona e Basilea. A fine 2020 la messa in servizio della galleria di base del Monte Ceneri e così del "Corridoio di 4 metri" tra Basilea e Chiasso permetteranno di raggiungere un ulteriore aumento di efficienza nel traffico merci (FFS News, 5 marzo 2019).

Switzerland: 100 000th train through the Gotthard

The operation in the Gotthard Base Tunnel (GBT) proceeds according to schedule, in a stable and safe manner (Fig. 1).

Since its commissioning, the trains have been operated regularly via the GBT, with few exceptions. In fact, in some cases there have been malfunctions to the vehicles or to the tunnel systems, for which it was necessary to divert the trains along the panoramic line. Only in individual cases, it was necessary to tow the trains out of the tunnel and only in one case was it a passenger train. Passenger safety was guaranteed at all times and the operational and intervention processes functioned reliably and according to plan.

- *Increased demand for freight transport*

In 2018, 59% of the trains operated through GBT were goods, with peaks of 120 freight trains per day. SBB Cargo and SBB Cargo International account for just under 83% of transit freight trains. After the six-month closure of the line on Luino, due to the planned expansion works, and the interruption of services to Rastatt (Germany), from 2018 the freight traffic has recorded a remarkable recovery and an increase in demand. The six rail freight transport companies currently working on the Gotthard axis assess the functioning of the Gotthard base tunnel as good



(Fonte - Source: FFS)

Fig. 1 - Il transito del 100000° treno sul San Gottardo.
Fig. 1 - The transit of the 100,000th train on the San Gottardo.

and positive. The operation proceeds reliably and the journey times through the tunnel and on the entire transit line through Switzerland can thus be respected and, in some cases, even reduced. However, overall it is necessary to further optimize the timing of cross-border transport.

In the coming years, various tasks will be achieved, with the commissioning of the Monte Ceneri base tunnel and further improvements in border operations. Also the maximum railway loads foreseen for the new GBT line (up to 1700 t from north to south with a single 4-axis locomotive and up to 1400 t from south to north) are guaranteed and produced in a stable manner. With the elimination of their transit on the panoramic line, freight trains can now travel with fewer locomotives and thus with greater efficiency along the Gotthard axis. With the reduction in travel time of freight trains via the GBT, more drivers can now be used regularly between Bellinzona and Basel. At the end of 2020, the commissioning of the Monte Ceneri base tunnel and the "4 m corridor" between Basel and Chiaso will allow for a further increase in efficiency in freight traffic (SBB News, March 5th, 2019).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Internazionale: car2go e DriveNow uniscono le forze

Si chiama Share Now il nuovo operatore di "car sharing free-floating" che unisce car2go e DriveNow sotto un unico cappello. La fusione dei due servizi rende Share Now leader globale nel campo del car sharing a flusso libero. Una flotta di oltre 20000 veicoli dei brand BMW, Mercedes-Benz, smart e Mini è disponibile in 30 città d'Europa e Nord America. Oltre 4 milioni di clienti possono già usufruire di questa flotta congiunta: fin da ora, infatti, i veicoli dei due fornitori vengono visualizzati su entrambe le app. O. REPERT, già Amministratore Delegato di car2go, dirigerà la società di car sharing con-

giunta. Share Now fa parte dei cinque servizi di mobilità nati dalla joint venture tra BMW Group e Daimler AG.

"La vision di Share Now è chiara: sviluppare una mobilità sostenibile per e con le città, riducendo traffico ed emissioni," dichiara REPERT. Un veicolo in sharing, infatti, sostituisce fino a otto auto private: "Il nostro servizio di car sharing migliora la qualità della vita nelle città, proprio perché offre un'alternativa economicamente efficiente e flessibile al possesso dell'auto. E siamo solo all'inizio. Grazie all'unione delle esperienze e delle risorse dei due potenti servizi di car sharing originari, con Share Now saremo in grado di sviluppare maggiormente la nostra crescita, convincendo sempre più persone ad adottare la nostra soluzione flessibile per muoversi nelle città," commenta REPERT.

Componente centrale della strategia futura dell'azienda è la mobilità elettrica. Con quattro città completamente elettriche e altre 13 location con flotte parzialmente elettriche, Share Now è già ora il più grande fornitore di car sharing free floating elettrico. I 3200 veicoli elettrici hanno già percorso un totale di circa 120 milioni di km.

- *Maggiore disponibilità, più location, selezione più ampia di veicoli*
Grazie all'unione dei due servizi in Share Now, i clienti possono da subito usufruire dell'accesso semplificato ad una flotta congiunta: tramite la app di car2go o di DriveNow, gli utenti possono, infatti, vedere i veicoli di entrambi gli operatori. "A Milano, ad esempio, i clienti potranno trovare 1440 BMW, Mini e smart sia nell'app car2go che nell'app DriveNow. In questo modo, sarà da subito tangibile la maggior disponibilità di veicoli e potremo offrire una più ampia selezione di modelli in diverse città" dichiara REPERT. Inoltre, chi è iscritto ad uno solo dei due servizi di car sharing potrà registrarsi gratuitamente al servizio che ancora non possiede. Nel lungo periodo, l'obiettivo è quello di creare un servizio completamente integrato in un'unica app

di car sharing. Nei prossimi mesi, invece, i veicoli riporteranno entrambi i marchi, ovvero car2go o DriveNow insieme a Share Now. Dopo questo periodo di transizione, solamente il nuovo brand sarà utilizzato per tutti i veicoli.

- *Share Now è parte della mobility joint venture tra BMW Group e Daimler AG*

Share Now è uno dei cinque servizi offerti dalla mobility joint venture costituita da BMW Group e Daimler AG, presentata ufficialmente a Berlino il 22 febbraio. Insieme alle altre quattro società di mobilità Reach Now, Charge Now, Park Now e Free NowOW, Share Now beneficerà della tecnologia di altissimo livello, delle risorse e dell'esperienza delle due più rinomate aziende automobilistiche del mondo, pur continuando a operare autonomamente all'interno della joint venture. L'obiettivo comune è soddisfare i bisogni di mobilità di milioni di persone. Pertanto, tutti e cinque i servizi di mobilità rappresentano una mobilità urbana sostenibile, connessa e orientata al futuro.

- *Note per il lettore*

Noleggiare un'auto ovunque e in qualsiasi momento – questo è Share Now. Come pioniere e leader di mercato nel campo del carsharing a flusso libero, Share Now raggruppa oltre quattro milioni di utenti tra le 30 grandi città del mondo in cui è presente con oltre 20.000 veicoli, di cui oltre 3.200 sono alimentati a trazione elettrica. Dalla registrazione al noleggio, l'intera esperienza di viaggio avviene digitalmente tramite un'app per smartphone. Share Now fornisce dunque una soluzione sostenibile per la mobilità urbana e, come parte di un ecosistema di mobilità più ampio, contribuisce in modo significativo alla riduzione della congestione nelle città: ogni veicolo Share Now sostituisce fino a otto auto private e, allo stesso tempo, viene utilizzato fino a sei volte più frequentemente. Share Now è il più grande fornitore al mondo di veicoli elettrici in condivisione free-floating, con 4 città europee in cui opera con flotte

completamente elettriche e 13 città con flotte parzialmente elettriche. Attualmente, Share Now è presente in Europa e in Nord America con veicoli BMW, Mercedes-Benz, Mini e smart e continua ad espandere la propria leadership nel mercato del carsharing free-floating. Share Now è uno dei cinque servizi di mobilità nati dalla joint venture tra BMW Group e Daimler AG, fondata nel 2019. La società ha sede a Berlino (Comunicato Stampa Share Now, 28 febbraio 2019).

International: car2go and DriveNow join forces

Share Now is the new free-floating car sharing operator that unites car2go and DriveNow under a single hat. The merger of the two services makes Share Now a global leader in the field of free-flow car sharing. A fleet of over 20,000 vehicles from the BMW, Mercedes-Benz, smart and MINI brands is available in 30 cities in Europe and North America. Over 4 million customers can already take advantage of this joint fleet: in fact, from now on, the vehicles of the two suppliers are displayed on both apps. O. REPERT, former CEO of car2go, will head the joint car sharing company. Share Now is part of the five mobility services created by the joint venture between BMW Group and Daimler AG.

"The vision of Share Now is clear: to develop sustainable mobility for and with cities, reducing traffic and emissions", says REPERT. In fact, a vehicle in sharing replaces up to eight private cars: "Our car sharing service improves the quality of life in the cities, precisely because it offers an economically efficient and flexible alternative to car ownership. And we are only at the beginning. Thanks to the combination of the experiences and resources of the two powerful original car sharing services, with Share Now we will be able to further develop our growth, convincing more and more people to adopt our flexible solution to move around the city", comments REPERT.

Central component of the company's future strategy is electric mobility. With four fully electric cities and 13

other locations with partially electric fleets, Share Now is already the largest provider of free floating electric car sharing. The 3,200 electric vehicles have already covered a total of about 120 million km.

- Greater availability, more locations, wider selection of vehicles

Thanks to the combination of the two services in Share Now, customers can immediately benefit from simplified access to a joint fleet: through the app of car2go or DriveNow, users can, in fact, see the vehicles of both operators. "In Milan, for example, customers will be able to find 1,440 BMWs, Minis and smarts both in the car2go app and in the DriveNow app. In this way, the greater availability of vehicles will be immediately tangible and we will be able to offer a wider selection of models in different cities", declares REPERT. Moreover, those registered to only one of the two car sharing services will be able to register free of charge for the service that still In the long run, the goal is to create a fully integrated service in a single car sharing app, while in the coming months the vehicles will have both brands, ie car2go or DriveNow together with Share Now. this transition period, only the new brand will be used for all vehicles.

- Share Now is part of the mobility joint venture between BMW Group and Daimler AG

Share Now is one of the five services offered by the mobility joint venture set up by BMW Group and Daimler AG, officially presented in Berlin on February 22nd. Together with the other four Reach Now, Charge Now, Park Now and Free Now mobility companies, Share Now will benefit from the technology of the highest level, the resources and the experience of the two most renowned automotive companies in the world, while continuing to operate autonomously at the internal joint venture. The common goal is to meet the mobility needs of millions of people. Therefore, all five mobility services represent a sustainable, connected and future-oriented urban mobility.

- Notes for the reader

Rent a car anywhere and at any time - this is Share Now. As a pioneer and market leader in the field of free-flow carsharing, Share Now brings together over four million users among the 30 major cities in the world in which it is present with over 20,000 vehicles, of which over 3,200 are powered by electric propulsion. From registration to rental, the entire travel experience takes place digitally via a smartphone app. Share Now thus provides a sustainable solution for urban mobility and, as part of a wider mobility ecosystem, contributes significantly to reducing congestion in cities: each Share Now vehicle replaces up to eight private cars and, at the same time, it is used up to six times more frequently. Share Now is the largest provider of free-floating electric vehicles in the world, with 4 European cities in which it operates with fully electric fleets and 13 cities with partially electric fleets. Currently, Share Now is present in Europe and North America with BMW, Mercedes-Benz, Mini and smart vehicles and continues to expand its leadership in the free-floating carsharing market. Share Now is one of five mobility services born of the joint venture between BMW Group and Daimler AG, founded in 2019. The company is headquartered in Berlin (Share Now Press Release, February 28th, 2019).

Francia: primo successo commerciale per l'autobus Aptis di Alstom a Strasburgo

Alstom ha ricevuto il primo ordine per Aptis (Fig. 2), l'autobus 100% elettrico dall'azienda dei trasporti di Strasburgo CTS (Communauté des Transports Strasbourgeois). Si tratta di un contratto per 12 Aptis, ciascuno lungo 12 m e dotato di tre porte. Questi Aptis saranno i primi e-bus a integrare la flotta di veicoli di CTS.

Grazie al design innovativo, Aptis offre ai passeggeri un'esperienza ineguagliata. Il suo sistema di accostamento per un allineamento perfetto al marciapiede, il pianale interamente ribassato e le ampie porte doppie agevolano la circolazione e consentono



Fig. 2 - Il bus Aptis in prova a Strasburgo.
Fig. 2 - The Aptis bus under test in Strasbourg.

(Fonte - Source: Alstom)

alle persone con ridotta mobilità e ai passeggeri di salire e scendere comodamente. Dotato di grandi finestrini panoramici per l'intera lunghezza, Aptis offre il 25% di superficie a vetri in più rispetto a un autobus standard e un'area posteriore di seduta con vista panoramica della città.

“Siamo molto orgogliosi di avere ricevuto questa primo ordine di Aptis, la nostra soluzione di mobilità al 100% elettrica. Aptis è progettato dai team Alstom nel sito di Hangenbieten in Alsazia. Siamo felici della fiducia che CTS ci ha dimostrato”, commenta J.B. EYMÉOUD, Presidente di Alstom in Francia.

I veicoli richiesti da Strasburgo sono concepiti per la ricarica lenta, in deposito durante la notte. Aptis è disponibile inoltre per la ricarica ad ogni capolinea, se necessario, mediante soluzioni di ricarica a terra (SRS) o di ricarica dall'alto (pantografo inverso).

Aptis è stato progettato pensando all'ottimizzazione del costo totale, resa possibile grazie ai ridotti costi di manutenzione e operativi e una vita utile prolungata rispetto a quella di un autobus standard. Per le autorità locali, l'obiettivo è quindi avere un costo totale equivalente a quello degli esistenti autobus diesel standard.

Da settembre 2018, Aptis è menzionato anche dalla CATP, l'ufficio centrale francese di acquisto per il

trasporto pubblico, nella sua offerta di autobus elettrici destinati agli acquisti pubblici da parte delle autorità locali. Questa menzione consente alle autorità che ne fanno parte di ordinare i veicoli Aptis in modo semplice e diretto dalla CATP, evitando procedure onerose in termini di tempo e costi.

Dalla presentazione del prototipo nel marzo 2017, i quattro veicoli di prova hanno percorso più di 40.000 chilometri in condizioni operative reali, in Francia e in Europa e presto inizierà il suo tour in Italia. Queste prove hanno permesso di testare le caratteristiche di Aptis, ispirate al tram, in un nuovo contesto, le sue prestazioni di inserimento nei centri cittadini, il grado di autonomia e il sistema di assistenza alla guida. Aptis ha vinto il premio per l'innovazione alla fiera Busworld nel 2017. Ha ricevuto inoltre nel gennaio 2019 la certificazione ufficiale Origine France Garantie, che garantisce che più del 60% del valore aggiunto di Aptis è di provenienza francese (Comunicato Stampa Alstom, 8 marzo 2019).

France: first commercial success for Alstom's Aptis bus in Strasbourg

Alstom received the first order for Aptis (Fig. 2), the 100% electric bus from Strasbourg transport company CTS (Communauté des Transports

Strasbourgeois). It is a contract for 12 Aptis, each 12 m long and equipped with three doors. These APTs will be the first e-buses to integrate the CTS vehicle fleet.

Thanks to the innovative design, Aptis offers passengers an unmatched experience. Its approach system for perfect alignment with the pavement, the entirely lowered platform and the large double doors facilitate circulation and allow people with reduced mobility and strollers to get on and off comfortably. Equipped with large panoramic windows for the entire length, Aptis offers 25% more glass than a standard bus and a rear seat area with a panoramic view of the city.

“We are very proud to have received this first order of Aptis, our 100% electric mobility solution. Aptis is designed by the Alstom teams at the Hangenbieten site in Alsace. We are delighted with the confidence that CTS has shown us,” said J.B. EYMÉOUD, President of Alstom in France.

The vehicles required by Strasbourg are designed for slow charging, stored overnight. Aptis is also available for recharging at each terminus, if necessary, using ground recharging solutions (SRS) or top-up solutions (reverse pantograph).

Aptis has been designed with the aim of optimizing the total cost, made possible thanks to reduced maintenance and operating costs and a prolonged useful life compared to that of a standard bus. For local authorities, the goal is therefore to have a total cost equivalent to that of existing standard diesel buses.

From September 2018, Aptis is also mentioned by CATP, the French central purchasing office for public transport, in its offer of electric buses for public purchases by local authorities. This mention allows the authorities that are part of it to order Aptis vehicles in a simple and direct way from CATP, avoiding burdensome procedures in terms of time and costs.

Since the presentation of the prototype in March 2017, the four test vehicles have traveled more than 40,000 km in real operating conditions, in

France and in Europe and will soon begin its tour in Italy. These tests allowed us to test the characteristics of Aptis, inspired by the tram, in a new context, its performance in city centers, the degree of autonomy and the driver assistance system. Aptis won the prize for innovation at the Bus-world fair in 2017. It also received the official Origin France Garantie certification in January 2019, which guarantees that more than 60% of the added value of Aptis comes from France (Alstom Press Release, March 8th, 2019).

Colombia: modernizzazione del segnalamento per la metropolitana di Medellín

Siemens Mobility installerà la sua tecnologia di segnalamento ferroviario sulla linea A della metropolitana di Medellín, in Colombia, e del deposito Patio de Bello che serve la rete metropolitana. Il contratto da 42 milioni di euro includerà la progettazione, l'implementazione e la certificazione del sistema di terra. Inoltre, ottimizzerà l'interazione tra il sistema di bordo esistente con l'infrastruttura del sistema di terra. Il progetto modernizza la tecnologia, installata più di 20 anni fa per la prima linea della metropolitana della città. Una volta completato nel 2021, il nuovo sistema fornirà una maggiore disponibilità ai passeggeri.

“Siamo orgogliosi di offrire un'infrastruttura intelligente a Medellín, la seconda città più grande della Colombia. Basandoci sul nostro rapporto con l'operatore di trasporto che è iniziato più di vent'anni fa, siamo fiduciosi che questo nuovo sistema aumenterà la capacità sulla linea e fornirà un'esperienza passeggeri più sicura”, ha dichiarato M. PETER, CEO di Siemens Mobility.

La linea A è una delle due linee del sistema metropolitano di Medellín e si estende per 25,8 km, collegando 21 stazioni. L'intero sistema trasporta circa un milione di passeggeri al giorno ed è noto come uno degli impianti della metropolitana più all'avanguardia dell'America Latina.

I lavori avverranno durante la notte per garantire il normale esercizio della linea durante il giorno. Comprenderà l'installazione di sistemi di controllo della circolazione Westrace MKII di ultima generazione, la modernizzazione del sistema di controllo automatico dei treni LZB, la sostituzione dei segnali ferroviari con la tecnologia LED e l'aggiornamento delle comunicazioni e delle installazioni energetiche. Il nuovo sistema di comando e controllo Patio Bello Westrace MK2 gestirà un totale di 111 circuiti di binario, apparecchi di binario in 58 punti e 72 segnali. Sarà dotato di uno specifico sistema di controllo locale (Comunicato Stampa Siemens, 19 febbraio 2019).

Colombia: modernizing Medellín metro signaling

Siemens Mobility will install its advanced rail signaling technology on line A of the Medellín, Colombia metro and the Patio de Bello depot that serves the metro network. The €42 million contract will include the system design, implementation and certification for the wayside system. In addition, it will optimize the interaction between the existing onboard system with the wayside system infrastructure. The project modernizes the technology installed more than 20 years ago for the city's first metro line. When completed in 2021, the new system will provide greater availability to passengers.

“We're proud to be delivering intelligent infrastructure to Medellín, Colombia's second largest city. Building on our relationship with the transit operator that started more than two decades ago, we're confident that this new system will increase capacity on the line and provide a safer passenger experience”, stated M. PETER, CEO of Siemens Mobility.

Line A is one of two lines on the Medellín metro system and spans 25.8 km long, conning 21 stations. The entire system carries about one million passengers per day and is known as one of the most avant-garde metro stations in Latin America.

The installation will take place at night to ensure normal operation of the line throughout the day. It will include installing the latest generation Westrace MKII interlockings, modernizing the LZB automated train control system, replacing the railway signals with LED technology and upgrading the communications and energy installations. The new Patio Bello Westrace MK2 interlocking will control a total of 111 track circuits, 58 point machines and 72 signals. It will be fitted with a specific Local Control system (Siemens Press Release, February 19th, 2019).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Internazionale: segno negativo anche a febbraio per il mercato europeo dell'auto (-0,9%)

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata e dell'EFTA a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.148.773 unità, con un calo dello 0,9% rispetto a febbraio 2018. Nei primi due mesi del 2019, i volumi immatricolati raggiungono 2.374.954 unità, con una variazione negativa del 2,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. “A febbraio la domanda di auto nuove in UE risulta ancora in ribasso rispetto a un anno fa, nonostante alcuni dei principali mercati mostrino una leggera ripresa – afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA. Dopo cinque mesi consecutivi in flessione, le immatricolazioni crescono in Germania (+2,7%), in Francia (+2,1%) e nel Regno Unito (+1,4%), mentre continuano a calare, per il sesto mese consecutivo, in Spagna (-8,8%) e Italia (-2,4%).

La flessione complessiva dei cinque maggiori mercati, che pesano per il 69,8% del totale immatricolato, è dello 0,3% nel mese, con una contrazione delle vendite di auto diesel del 13% - particolarmente sentita in Spagna (-29%) e in Italia (-21%), mentre in Germania si registra una crescita sia a gennaio (+2,1%) che a febbraio (+3%, con una quota del 32,6%).

Nei primi due mesi dell'anno, alcuni mercati hanno visto una contrazione significativa rispetto allo scorso anno, in particolare Spagna (-8,4%) e Italia (-4,9%), mentre le immatricolazioni di nuove autovetture sono rimaste più o meno stabili in Germania (+0,6%), Francia (+0,5%) e Regno Unito (-0,6%).

Il mercato auto in UE è fortemente guidato dalla domanda interna e il rallentamento dell'economia europea già in atto da alcuni mesi, in particolare nell'Area Euro, potrebbe avere un impatto significativo sulla vendita di automobili nei mesi a venire. Del resto – conclude SCUDIERI – sono molti i fattori di incertezza che caratterizzano lo scenario europeo e internazionale per l'anno in corso: alle tensioni relative alla politica commerciale USA e al rallentamento dell'economia cinese, ereditate dal 2018, si aggiungono possibili rischi derivanti da un aumento della volatilità dei mercati finanziari, la possibile imposizione di dazi doganali nelle importazioni di auto e componenti in USA, la Brexit 'no deal', e le elezioni europee, senza dimenticare l'impatto del quadro normativo UE, ovvero dei nuovi sfidanti target di riduzione delle emissioni di CO₂ fissati per il 2025 e 2030, sui piani di sviluppo dei Costruttori europei di auto".

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a febbraio si attestano a 177.825 unità (-2,4%). Nei primi due mesi del 2019, le immatricolazioni complessive ammontano a 343.010 unità, con un decremento del 4,9% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2018.

Secondo i dati preliminari ISTAT, a febbraio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dell'1,1% su base annua (da +0,9% registrato nel mese precedente). La lieve accelerazione dell'inflazione a febbraio è imputabile anche ai prezzi dei Beni energetici non regolamentati (da +0,3% a +0,8%).

In questo comparto, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, si rileva: Gasolio a +1,3% su base mensile (da +0,7%) e a +1,7% in

termini tendenziali; Benzina a +1,1% rispetto al mese precedente, con un'attenuazione della diminuzione tendenziale da -3,9% a -3%.

Dall'analisi del mercato per alimentazione, nel secondo mese dell'anno si registra un altro pesante calo per le vendite di auto diesel, -21% (dopo la flessione del 31% di gennaio) e 45% di quota, 11 punti in meno rispetto a febbraio 2018. È in crescita, invece, il mercato delle auto nuove a benzina, con un aumento delle vendite nel mese del 29% e una quota di mercato del 42,6% (10,5 punti in più di febbraio 2018). Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 12,3% del mercato, in crescita dell'1,4%. In diminuzione le immatricolazioni di auto Gpl del 2,1%, mentre quelle a metano calano in maniera più netta, -54%, con una quota di mercato appena dell'1,1%. Le vendite di auto elettriche, seppure con una quota di mercato dello 0,1%, crescono del 2,8%, in rallentamento rispetto ai tassi di crescita mensili registrati nel 2018, mentre le ibride crescono del 44%. Le nuove registrazioni di auto ibride ed elettriche valgono il 5,4% del mercato. Nel cumulo dei primi due mesi del 2019, risultano in calo le vendite di autovetture diesel del 26% e a metano del 51%, mentre risultano in crescita le vendite di auto a benzina (+29%), Gpl (+3%), elettriche (+9,5%) e ibride (+31%).

Le marche italiane hanno registrato, in Europa, 80.213 immatricolazioni nel mese di febbraio (-5,2%), con una quota di mercato del 7%. Andamento positivo, a febbraio, per i brand Jeep (+35,5%) e Lancia/Chrysler (+38,4%). Nel periodo gennaio-febbraio 2019, le immatricolazioni delle marche italiane ammontano a 152.907 unità (-10%) con una quota del 6,4%. Risultato positivo per i marchi Jeep (+16,5%) e Lancia/Chrysler (+46,9%).

La Spagna totalizza 100.701 immatricolazioni nel mese di febbraio (-8,8%). Nei primi due mesi del 2019, i volumi complessivi si attestano a 194.247 (-8,4%). L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che rimane debole la domanda

nel segmento dei privati, che ha già accumulato il sesto mese di calo consecutivo. Il mercato risulta ancora influenzato dallo stato di incertezza e confusione dei consumatori, che continuano a posticipare la decisione di acquisto. Da parte sua, il canale del noleggio ha sofferto nel mese di febbraio anche a causa degli effetti di calendario, in quanto le festività Pasquali hanno ritardato il rinnovo delle flotte. Questo ritardo non costituisce, tuttavia, un segnale negativo per questo canale, che, probabilmente riprenderà il suo ritmo abituale nei prossimi mesi. Il comparto delle vendite alle società è, invece, l'unico che continua a crescere a un ritmo ragionevole nel mese di febbraio, sebbene inizi a mostrare segni di debolezza. Infine, vale la pena notare il calo delle vendite di veicoli commerciali che hanno chiuso il mese di febbraio in negativo, rompendo così il trend di crescita stabile che questo canale ha mantenuto nel 2018.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di febbraio risulta così ripartito: 6.272 vendite ai privati (-12% e una quota del 46%), 32.752 vendite alle società (+5% e una quota del 32,5%) e 21.677 vendite per noleggio (-19% e una quota del 21,5%). Il mercato del primo bimestre 2019 registra invece i seguenti valori: 93.516 vendite ai privati (-11% e una quota del 48%), 64.126 vendite alle società (-0,5% e una quota del 33%) e 36.605 vendite per noleggio (-15% e una quota del 19%). Secondo l'alimentazione, le vendite di autovetture diesel nel mese sono calate del 29% ed hanno una quota del 29,9%, mentre quelle a benzina sono diminuite dell'1%, con una quota del 60%. Infine, le autovetture alternative rappresentano il 10% del mercato e risultano tutte in crescita: elettriche +128% e 860 immatricolazioni, ibride plug-in +24,5% e 427 immatricolazioni, a gas +89% e 1.751 immatricolazioni e ibride tradizionali +31% e 6964 immatricolazioni.

In Francia, a febbraio, si registrano 172.438 nuove immatricolazioni, con un incremento del 2,1% rispetto a febbraio 2018, che ha contato gli stessi giorni lavorativi (20 giorni). Il

cumulato dei primi due mesi del 2019 è di 327.517 unità, lo 0,5% in più rispetto al periodo gennaio-febbraio 2018, la stessa percentuale a parità di giorni lavorativi (42 giorni nel progressivo 2019 così come nel progressivo 2018). Il mercato dell'usato, secondo le stime di CCFA, registra 456972 unità a febbraio, con una variazione positiva del 5,8% rispetto allo stesso mese del 2018. Nel periodo gennaio-febbraio 2019, i volumi complessivi si attestano a 903777 unità, con un incremento del 3,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

In riferimento al tipo di combustibile, a febbraio 2019 le immatricolazioni di auto diesel cedono l'11% del mercato (8000 unità in meno) e la quota si attesta al 34% (era del 41% a febbraio 2018). Le auto a benzina, con il 58% del mercato, conquistano 5 punti di quota rispetto a febbraio 2018, grazie ad un incremento delle vendite dell'11,5%. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa rappresenta il 6,7% del totale, con quasi 12000 auto ecofriendly, di cui 2879 auto elettriche (+46% e 1,7% di quota), 1276 ibride plug-in (+7% e 0,7% di quota), 7.054 ibride tradizionali (+1% e 4% di quota).

Nel mercato tedesco, sono state immatricolate a febbraio 268867 unità (+2,7%). Nel periodo gennaio-febbraio 2019, il mercato totalizza 534569 unità (+0,6%). Nel mese le nuove registrazioni di auto a benzina (160454) sono calate del 2,5%, con una quota del 59,7%. Continuano ad aumentare, invece, le immatricolazioni di auto diesel (87620), +3% rispetto a febbraio 2018, con una quota del 32,6%, dopo l'aumento del 2% a gennaio. In aumento del 95% le auto a Gpl, mentre risultano in calo del 68% le auto a metano. Le immatricolazioni di auto elettriche (4.637 unità, quota 1,7%) mostrano un aumento dell'82%, mentre quelle ibride (15.147 unità, quota 5,6%) sono aumentate dell'83%, ma, tra queste, le ibride plug-in (2202 unità, quota 0,8%) diminuiscono del 14%. Le vendite ai privati rappresentano il 35% del mercato con volumi in diminuzione del 2%.

La media emissiva di CO₂ delle nuove auto vendute a febbraio 2019 è di 157,2 g/km. Dal 1 gennaio 2019, le pubblicazioni ufficiali sulle nuove immatricolazioni di veicoli a motore hanno riportato solo i valori di CO₂ calcolati in base alla procedura di prova per veicoli leggeri con test WLTP.

Il mercato inglese, infine, a febbraio totalizza 81969 autovetture (+1,4%). Nei primi due mesi dell'anno i volumi complessivi raggiungono 242982 unità, con un decremento dello 0,6% rispetto allo stesso periodo del 2018, comunque in linea con le previsioni dell'Associazione inglese dell'industria automotive SMMT. Quest'ultima fa notare che è incoraggiante vedere la crescita del mercato di febbraio, anche se marginale, soprattutto per i modelli elettrici. I produttori di automobili si sono impegnati per portare sul mercato una gamma sempre più ampia di veicoli a zero e a basse emissioni; queste auto, tuttavia, rappresentano ancora solo una frazione del mercato complessivo quindi, se il Regno Unito vuole raggiungere le sue ambizioni di elettrificazione, servirà un pacchetto di incentivi e di infrastrutture adeguato. La recente rimozione dell'incentivo per le auto ibride plug-in è stata un passo indietro e invia un messaggio sbagliato: al contrario, sono necessarie misure di supporto, non punitive, per incoraggiare gli acquirenti a investire in veicoli nuovi e più puliti. A febbraio 2019, le vendite ai privati aumentano del 4,3% con il 44,9% di quota, mentre le flotte aziendali registrano volumi in ribasso dell'1,3% con una quota del 53,7%. In calo nel mese le vendite di auto diesel del 14%, la cui quota di mercato si riduce al 29,6% (5 punti percentuali in meno rispetto a febbraio 2018), con una perdita di 4.000 unità. Cresce invece di 4 punti la quota delle auto nuove a benzina, che conquistano il 64,9% del mercato, in aumento tendenziale dell'8,3%. Le auto ad alimentazione alternativa valgono il 5,5% del mercato e risultano in aumento del 34%. A febbraio le auto ibride tradizionali registrano un aumento del 33%, quelle elettriche (a

batteria) del 106% e le auto ibride plug-in del 15%. Insieme, le auto elettriche (BEV) e le auto ibride plug-in (PHEV) rappresentano il 2,6% del mercato (*Comunicato Stampa Anfia*, 15 marzo 2019).

International: negative trend in February for the European car market (-0.9%)

According to data released by ACEA, in the complex of enlarged European Union countries and EFTA in February car registrations amounted to 1,148,773 units, with a decrease of 0.9% compared to February 2018. In the first two months of 2019, the registered volumes reach 2,374,954 units, with a negative variation of 2.9% compared to the same period of the previous year. "In February the demand for new cars in the EU is still down compared to a year ago, despite some of the main markets showing a slight recovery - says P. SCUDIERI, President of ANFIA. After five consecutive months of decline, registrations grew in Germany (+2.7%), in France (+2.1%) and in the United Kingdom (+1.4%), while they continued to fall, for the sixth month consecutive, in Spain (-8.8%) and Italy (-2.4%).

The overall decline of the five major markets, which account for 69.8% of the total registered, is 0.3% in the month, with a 13% decrease in diesel car sales - particularly felt in Spain (-29%) and in Italy (-21%), while in Germany there was growth both in January (+2.1%) and in February (+3%, with a share of 32.6%).

In the first two months of the year, some markets saw a significant contraction compared to last year, in particular Spain (-8.4%) and Italy (-4.9%), while registrations of new cars remained more or less stable in Germany (+0.6%), France (+0.5%) and the United Kingdom (-0.6%).

The auto market in the EU is heavily driven by domestic demand and the slowdown in the European economy already underway for several months, particularly in the Euro area, could have a significant impact on the sale of cars in the coming months. Af-

ter all - concludes SCUDIERI - there are many factors of uncertainty that characterize the European and international scenario for the current year: the tensions relating to US trade policy and the slowdown of the Chinese economy, inherited from 2018, are compounded by possible risks arising from an increase in the volatility of financial markets, the possible imposition of customs duties on car and component imports in the USA, the Brexit 'no deal', and the European elections, without forgetting the impact of the EU regulatory framework, or new challengers CO₂ emission reduction targets set for 2025 and 2030, on the development plans of European car manufacturers".

In Italy, registrations totaled in February amounted to 177,825 units (-2.4%). In the first two months of 2019, total registrations amounted to 343,010 units, with a decrease of 4.9% compared to the volumes of the same period of 2018.

According to preliminary ISTAT data, in February the national consumer price index recorded an increase of 0.2% on a monthly basis and 1.1% on an annual basis (from +0.9% recorded in the previous month). The slight acceleration of inflation in February is also attributable to the prices of unregulated energy assets (from +0.3% to +0.8%).

In this sector, looking at the trend in fuel prices, we note: Diesel at +1.3% on a monthly basis (from +0.7%) and at + 1.7% in tendential terms; Gasoline +1.1% compared to the previous month, with a reduction in the trend decrease from -3.9% to -3%.

From the analysis of the market by supply, in the second month of the year there is another heavy drop for diesel car sales, -21% (after the 31% drop in January) and 45% share, 11 points less compared to February 2018. On the other hand, the market for new petrol cars is growing, with a 29% increase in sales in the month and a market share of 42.6% (10.5 points more than in February 2018). Alternative-fuel cars account for 12.3% of the market, up 1.4%. LPG car registrations decreased by 2.1%,

while CNG registrations fell more sharply, -54%, with a market share of just 1.1%. Sales of electric cars, albeit with a market share of 0.1%, grew by 2.8%, slowing down compared to monthly growth rates recorded in 2018, while hybrids grew by 44%. The new registrations of hybrid and electric cars are worth 5.4% of the market. In the cumulative figures for the first two months of 2019, sales of diesel cars fell by 26% and methane by 51%, while sales of petrol cars (+29%), LPG (+3%) and electricity sales were up. (+9.5%) and hybrid (+31%).

In Europe, Italian brands registered 80,213 registrations in February (-5.2%), with a market share of 7%. Positive performance in February for the Jeep brands (+35.5%) and Lancia / Chrysler (+38.4%). In the January-February 2019 period, registrations of Italian brands amounted to 152907 units (-10%) with a 6.4% share. Positive result for the Jeep brands (+16.5%) and Lancia / Chrysler (+46.9%).

Spain totals 100701 registrations in February (-8.8%). In the first two months of 2019, total volumes amounted to 194247 (-8.4%). The Spanish automotive association ANFAC notes that demand in the private sector remains weak, having already accumulated the sixth consecutive month of decline. The market is still influenced by the state of uncertainty and confusion of consumers, who continue to postpone the purchase decision. For its part, the rental channel suffered in February also due to the calendar effects, as the Easter holidays delayed the renewal of the fleets. This delay does not, however, constitute a negative signal for this channel, which will probably resume its usual rhythm in the coming months. The sector of sales to companies, on the other hand, is the only one that continues to grow at a reasonable pace in February, although it is starting to show signs of weakness. Finally, it is worth noting the drop in sales of commercial vehicles which closed the month of February in negative, thus breaking the stable growth trend that this channel maintained in 2018.

In detail, according to sales channels, the February market was divided as follows: 6272 sales to private individuals (-12% and a share of 46%), 32752 sales to companies (+ 5% and a share of 32.5%) and 21,677 sales per rental (-19% and a share of 21.5%). The market for the first two months of 2019, on the other hand, recorded the following values: 93516 private sales (-11% and a 48% share), 64,126 sales to companies (-0.5% and a 33% share) and 36605 sales per rental (-15% and a share of 19%). According to the power supply, sales of diesel cars fell by 29% in the month and had a share of 29.9%, while those with petrol fell by 1%, with a share of 60%. Finally, alternative cars represent 10% of the market and are all growing: electric +128% and 860 registrations, plug-in hybrids +24.5% and 427 registrations, gas + 89% and 1,751 registrations and traditional hybrids +31% and 6964 registrations.

In France, in February, there were 172438 new registrations, an increase of 2.1% compared to February 2018, which counted the same working days (20 days). The cumulative figures for the first two months of 2019 are 327517 units, 0.5% more than in the January-February 2018 period, the same percentage being equal for working days (42 days in the 2019 progressive as well as in the 2018 progressive). According to CCFA estimates, the second-hand market registers 456972 units in February, with a positive variation of 5.8% compared to the same month in 2018. In the January-February 2019 period, total volumes amounted to 903777 units, with an increase of 3.3% compared to the same period of the previous year.

According to the kind of fuel, in February 2019 registrations of diesel cars lost 11% of the market (8000 units less) and the share stood at 34% (it was 41% in February 2018). Petrol cars, with 58% of the market, gain 5 percentage points compared to February 2018, thanks to an increase in sales of 11.5%. The market for alternative fuel cars represents 6.7% of the total, with almost 12000 eco-friendly cars, of which 2879 electric cars (+46% and 1.7% of share), 1276 plug-

in hybrids (+7% and 0.7% of share), 7,054 traditional hybrids (+1% and 4% share).

In the German market, 268867 units were registered in February (+2.7%). In the January-February 2019 period, the market totaled 534569 units (+0.6%). In the month the new registrations of petrol cars (160454) fell by 2.5%, with a share of 59.7%. On the other hand, registrations of diesel cars (87620) continue to increase, +3% compared to February 2018, with a share of 32.6%, after a 2% increase in January. LPG cars up 95%, while methane cars were down 68%. Registrations of electric cars (4,637 units, share 1.7%) show an increase of 82%, while hybrid ones (15,147 units, 5.6% share) increased by 83%, but, among these, hybrids plug-ins (2202 units, 0.8% share) decreased by 14%. Sales to individuals represent 35% of the market with volumes down by 2%.

The CO₂ emission average of the new cars sold in February 2019 is 157.2 g/km. From 1 January 2019, official publications on new registrations of motor vehicles reported only the CO₂ values calculated according to the test procedure for light vehicles with WLTP tests.

Finally, the British market totaled 8169 cars in February (+ 1.4%). In the first two months of the year, the total volumes reached 242982 units, with a decrease of 0.6% compared to the same period of 2018, however in line with the forecasts of the British Association of the automotive industry SMMT. The latter points out that it is encouraging to see the market growth in February, although marginal, especially for electric models. Car manufacturers are committed to bringing an ever-widening range of zero and low-emission vehicles to the market; these cars, however, still represent only a fraction of the overall market so if the UK wants to achieve its electrification ambitions, it will need an appropriate incentive and infrastructure package. The recent removal of the incentive for plug-in hybrid cars has been a step backwards and sends a wrong message: on the contrary, non-punitive

support measures are needed to encourage buyers to invest in new and cleaner vehicles. In February 2019, sales to private individuals increased by 4.3% with a share of 44.9%, while company fleets recorded volumes down by 1.3% with a share of 53.7%. Sales of diesel cars decreased by 14% in the month, whose market share decreased to 29.6% (5 percentage points less than in February 2018), with a loss of 4,000 units. The share of new petrol cars is growing by 4 points, gaining 64.9% of the market, an increase of 8.3%. Alternative fuel cars are worth 5.5% of the market and are up 34%. In February, traditional hybrid cars recorded an increase of 33%, electric (battery) cars of 106% and plug-in hybrid cars by 15%. Together, electric cars (BEVs) and plug-in hybrid cars (PHEVs) account for 2.6% of the market (Anfia Press Release, March 15th, 2019).

Polonia: Akiem e Bombardier lanciano l'innovativa locomotiva TRAXX DC

Bombardier Transportation e la società di leasing per il materiale rotabile Akiem hanno introdotto l'innovativa locomotiva Bombardier Traxx DC3 per la Polonia durante un evento mediatico presso il sito di Bombardier a Wroclaw, in Polonia. La locomotiva Traxx DC3 è ora la locomotiva più moderna ed efficiente che opera in corrente continua in Polonia.

Come cliente ufficiale del lancio, Akiem ha ordinato 20 di queste locomotive nel novembre 2018, con contratti per un totale di 33 locomotive Traxx AC, DC e MS. Le 33 locomotive sono previste per la consegna tra il 2019 e il 2021.

F. ROCHEFORT, CEO di Akiem, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di aver servito un gran numero di clienti polacchi che operano sul traffico nazionale e internazionale da oltre cinque anni. Abbiamo deciso di impegnarci ulteriormente per la crescita e le prestazioni del trasporto ferroviario in Polonia e in Europa centrale, investendo in circa 30 nuove locomotive dedicate alle operazioni polacche nazionali e transfrontaliere. La nostra

flotta conterrà non meno di 180 locomotive Traxx entro il 2020, tra le quali 55 locomotive operanti in Polonia. Stiamo ufficialmente aprendo un ufficio a Varsavia per supportare lo sviluppo di Akiem e dell'mgw Service in questa regione e siamo lieti di incorporare nuove competenze e competenze locali per servire meglio i nostri clienti". P. AMMANN, Responsabile dei corridoi merci dell'ecosistema globale, Bombardier Transportation, ha sottolineato, "Questo progetto dimostra ancora una volta che stiamo supportando l'economia polacca producendo carote per il mercato interno ed esportandole in tutto il mondo - tra cui oltre 2.400 carotatrici per locomotive finora. Ogni singolo carrello per le nostre locomotive europee e nordamericane proviene dal nostro sito qui a Wroclaw. Questo recente contratto con il nostro partner Akiem a lungo termine ha esteso anche la nostra innovativa locomotiva Traxx DC3, la più avanzata in Europa, in Polonia, dove la precedente generazione di locomotive Traxx operava in modo affidabile".

Bombardier e Akiem mostrano la loro esperienza nel settore ferroviario offrendo un ampio portafoglio di prodotti, sistemi di controllo del traffico ferroviario e servizi in Polonia. Bombardier è impegnato nei suoi quattro stabilimenti di produzione polacchi, con un totale di 2.800 dipendenti e siti di ingegneria oltre a due depositi di servizio permanente, e Akiem ha aperto un nuovo ufficio a Varsavia e ha costruito una solida rete di partner locali. Per gli operatori delle locomotive Traxx, i servizi delle società comprendono la gestione delle parti di ricambio, la manutenzione e una hotline di supporto, tutti gestiti da team polacchi.

Con la nuova generazione di locomotive, Bombardier offre la gamma più moderna e completa di locomotive elettriche a quattro assi per il mercato ferroviario. I suoi tre modelli, Traxx AC3, Traxx MS3 e Traxx DC3, coprono le applicazioni europee principali in tutte e quattro le categorie e offrono la funzione opzionale Last Mile, un motore diesel di supporto che collega sezioni non elettriche.

ficate. Le nuove locomotive sono basate sulla piattaforma Traxx di successo, con 18 anni di esperienza e oltre 2.000 veicoli attualmente operativi in Europa (Comunicato Stampa Bombardier, 20 febbraio 2019).

- *Nota per il lettore*

Akiem Group è una società impegnata nel leasing di locomotive e servizi correlati in Europa. Ha il vantaggio della rete di manutenzione della sua controllata, mgw Service, specializzata nella manutenzione delle attrezzature ferroviarie. In quanto proprietario di una flotta di locomotive di 440 unità, Akiem Group genera ricavi per 140 milioni di euro con circa 50 clienti, che operano nel trasporto merci o passeggeri nella maggior parte dei paesi europei. Quasi 150 dipendenti con sede in Francia, Germania, Svezia, Italia e Polonia lavorano per le business unit di leasing e manutenzione di Akiem Group, che è detenuta da Transport et Logistique Partenaires e DWS (Comunicato Stampa Bombardier, 20 febbraio 2019).

Poland: Akiem and Bombardier launch innovative TRAXX DC locomotive in Poland

Bombardier Transportation and rolling stock leasing company Akiem introduced the innovative Bombardier Traxx DC3 locomotive for Poland during a media event at Bombardier's site in Wrocław, Poland. The Traxx DC3 locomotive is now the most modern and efficient locomotive operating under direct current in Poland.

As the official launch customer, Akiem ordered 20 of these locomotives in November 2018, under contracts for a total of 33 Traxx AC, DC and MS locomotives. The 33 locomotives are scheduled for delivery between 2019 and 2021.

F. ROCHEFORT, CEO of Akiem, said, "We're proud to have been serving a large number of Polish customers operating domestic and international traffic for more than five years. We have decided to commit further to the growth and performance of rail transport in Poland as well as in

Central Europe by investing in some 30 new locomotives dedicated to Polish domestic and cross-border operations. Our fleet will count no fewer than 180 Traxx locomotives by 2020, among which will be 55 locomotives operable in Poland. We are officially opening an office in Warsaw to support the development of both Akiem and mgw Service in this region and we're delighted to embed new local skills and expertise to better serve our customers". P. AMMANN, Head of Global Ecosystem Freight Corridors, Bombardier Transportation, emphasized, "This project shows once again that we are supporting the Polish economy by producing carboodies for the domestic market and exporting them almost worldwide – including more than 2,400 locomotive carboodies so far. Every single carbody for our European and North American locomotives comes from our site here in Wrocław. This recent contract with our long-term partner Akiem has also extended the scope of our innovative Traxx DC3 locomotive, the most advanced in Europe, to Poland, where the previous generation of Traxx locomotives has been operating reliably".

Bombardier and Akiem are displaying their expertise in the rail sector by offering a wide portfolio of products, rail traffic control systems and services in Poland. Bombardier is busy at its four Polish manufacturing sites, with a total of 2,800 employees and engineering sites in addition to two permanent service depots, and Akiem has opened a new office in Warsaw and built a strong network of local partners. For the operators of Traxx locomotives, the companies' services include spare parts management, maintenance and a support hotline, all of which are managed by Polish teams.

With the new generation of locomotives, Bombardier offers the rail market's most modern and comprehensive range of electric four-axle locomotives. Its three models, Traxx AC3, Traxx MS3 and Traxx DC3, cover Europe's mainline applications under all four catenaries and offer optional Last Mile function, a support diesel engine which bridges non-electrified

sections. The new locomotives are based on the successful Traxx platform, with 18 years of experience and more than 2,000 vehicles currently in operation in Europe.

- *Note for the reader*

Akiem Group is a major player in locomotive leasing and related services in Europe. It has the benefit of the maintenance network of its subsidiary, mgw Service, which specialises in rail equipment maintenance. As the owner of a 440-strong locomotive fleet, Akiem Group generates revenue of 140 million euros with some 50 customers, who operate in freight or passenger transport in most of the European countries. Almost 150 employees based in France, Germany, Sweden, Italy and Poland work for the leasing and maintenance business units of Akiem Group, which is held by Transport et Logistique Partenaires and DWS (Bombardier Press Release, February 20th, 2019)

Francia-Italia: Torino-Lione, la situazione

Il consiglio di amministrazione di TELT si è riaggiornato in videoconferenza tra Parigi e Roma, con la partecipazione di tutti i membri italiani e francesi e alla presenza del rappresentante della Commissione europea.

Il consiglio all'unanimità ha deciso di dare corso alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il tunnel di base, per un importo stimato di 2.3 miliardi di euro, tenendo conto delle indicazioni ricevute dai due Stati e conformemente alle lettere di TELT del 18 dicembre, 21 febbraio e da ultimo quella indirizzata ai primi ministri del 9 marzo. L'obiettivo è di salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo consentendo l'approfondimento e il libero confronto tra Italia e Francia e con l'Unione europea.

A tal fine si conferma che gli avvisi di avvio delle gare contengono l'esplicitazione della facoltà di interrompere senza obblighi e oneri la procedura in ogni sua fase. TELT conferma altresì l'impegno a verifica-

re le volontà dei due Governi al termine della selezione delle candidature, prima di procedere all'invio dei capitolati di gara alle imprese.

Il CdA ha quindi dato mandato alla Direzione Generale di procedere per l'espletamento degli adempimenti per la pubblicazione degli Avis de Marchés sulla Gazzetta europea (*Comunicato stampa Telt*, 11 marzo 2019).

France-Italy: Turin-Lyon, the situation

The TELT board of directors has been updated by videoconference between Paris and Rome, with the participation of all Italian and French members and in the presence of the representative of the European Commission.

The board unanimously decided to proceed with the tender procedures for work in France for the base tunnel, for an estimated amount of 2.3 billion euros, taking into account the indications received from the two States and in accordance with the letters of TELT of the December 18, February 21 and lastly the one addressed to the prime ministers of March 9th. The objective is to safeguard the integrity of the contribution of the European funding allowing the deepening and the free comparison between Italy and France and with the European Union.

To this end, it is confirmed that the notices of commencement of tenders contain an explanation of the right to interrupt the procedure in every phase without obligations and charges. TELT also confirms the commitment to verify the will of the two Authorities at the end of the selection of the candidates, before proceeding to send the tender specifications to the companies.

The Board of Directors therefore gave a mandate to the General Management to proceed with the fulfillment of the obligations for the publication of the Avis de Marchés in the European Journal (Telt Press Release, March 11th, 2019).

VARIE OTHERS

Emirati Arabi Uniti: ricerca e innovazione nell'industria ferroviaria

Salcef Group collabora a un progetto di ricerca finanziato dall'Unione Europea, sullo sviluppo di nuove misure per difendere dalla sabbia le linee ferroviarie situate in regioni desertiche (Fig. 3).

Si chiama SMaRT - Sand Mitigation around Railway Tracks il progetto di ricerca finanziato dalla Comunità Europea e coordinato dal Politecnico di Torino e dall'Università di Oxford, dedicato alla ricerca di nuove soluzioni per proteggere le linee ferroviarie situate in zone aride, soggette all'accumulo di sabbia trasportata dal vento.

Tra i partner del consorzio di ricerca c'è anche Salcef. Il Gruppo, che da sempre si distingue per la capacità di offrire servizi integrati lavorando in qualunque scenario operativo, potrà dare un apporto concreto al progetto, forte della sua esperienza nella realizzazione di linee ferroviarie in regioni desertiche, come ad esempio i 416 km di binario su massicciata costruiti negli Emirati Arabi Uniti.

- *Un killer silenzioso: la sabbia trasportata dal vento*

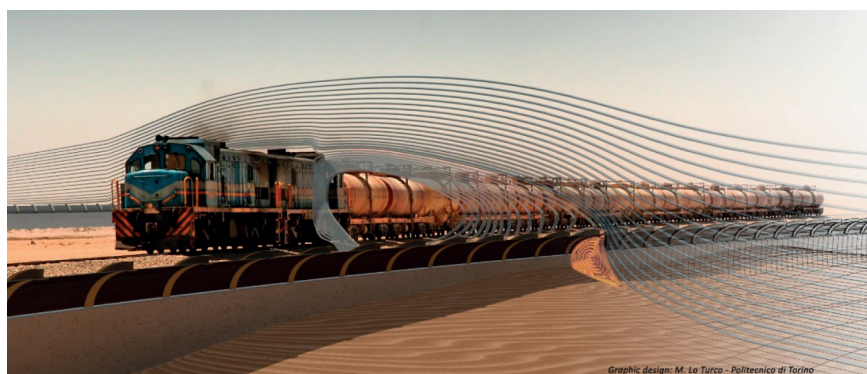
Le infrastrutture ferroviarie che sorgono in regioni aride hanno specifiche difficoltà di mantenimento,

legate alla peculiarità del territorio e dei suoi fattori ambientali. Uno degli elementi più insidiosi è sicuramente la sabbia trasportata dal vento che, accumulandosi, può colpire tutti i componenti ferroviari, mettendo a rischio la durabilità delle opere, e provocando un considerevole aumento dei costi di manutenzione.

Queste particolari condizioni possono arrivare a compromettere la sicurezza e il funzionamento stesso del traffico ferroviario: in alcune circostanze l'accumulo di sabbia supera i 50 metri cubi per metro lineare di ferrovia all'anno, e le dune in movimento invadono i binari fino a causare il deragliamenti dei treni in corsa.

- *Una necessità in aumento: crescono le linee che attraversano i deserti*

Attualmente la maggior parte delle linee ferroviarie in servizio che attraversano deserti e regioni aride si trova nella Cina nord-occidentale e in Medio Oriente. Un esempio è quello della linea Shah-Habshan-Ruwais, realizzata da Salcef tra il 2012 e il 2015: prima ferrovia costruita negli Emirati Arabi Uniti, è lunga 416 km e attraversa il deserto collegando Shah con il porto di Ruwais via Habshan. Nel breve e medio termine ci si aspetta che le linee ferroviarie nelle regioni desertiche e aride crescano rapidamente. Un progetto in questo senso riguarda la Arab Network Railway, una rete ferroviaria AV/AC lunga 30000 chilometri.



Graphic design: M. Le Turco - Politecnico di Torino

(Fonte - Source: Salcef)

Fig. 3 - La Shield for Sand (S4S) concepita a protezione di linee ferroviarie nel deserto.
Fig. 3 - The Shield for Sand (S4S) designed to protect railway lines in the desert.

tri, concepita per collegare tutti i paesi della Lega Araba.

- *Il progetto SMaRT: nuove soluzioni per proteggere le infrastrutture dalla sabbia*

Combattere gli effetti della sabbia portata dal vento rappresenta una sfida progettuale costante, in termini di studi specifici, innovazione tecnologica e ingegneristica di alto livello. Per questo vengono elaborate e sviluppate sempre nuove misure per la mitigazione della sabbia (SMM - Sand Mitigation Measures), che devono essere efficaci, durevoli e sostenibili. L'importanza del problema è stata riconosciuta dall'Unione Europea che ha deciso di finanziare il progetto SMaRT - Sand Mitigation around Railway Tracks, nell'ambito del Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione Horizon 2020. SMaRT è un progetto della durata di 4 anni (2017-2020) che mira a rafforzare ulteriormente lo sviluppo di SMM, attraverso l'elaborazione di tecniche standardizzate per la valutazione dei rischi legati alla presenza di sabbia, e la realizzazione di nuove ed efficaci misure di mitigazione del fenomeno, che saranno valutate tramite innovative simulazioni computazionali e test sul campo. Il consorzio che sta realizzando il progetto è costituito da un team multidisciplinare di ricercatori provenienti dal Politecnico di Torino e dall'Università di Oxford. È inoltre prevista la partecipazione di importanti rappresentanti del settore industriale ferroviario, tra cui Salcef Group e Reco (società del gruppo specializzata in ingegneria e progettazione). Questa collaborazione rappresenta un'importante occasione di sinergia tra il mondo della ricerca e quello dell'industria, che potrà contribuire individuando necessità pratiche e verificando l'applicabilità tecnica e costruttiva dei risultati (Salcef Press and News, 6 marzo 2019).

United Arab Emirates: research and innovation in the railway industry

Salcef Group collaborates on a re-

search project funded by the European Union, on the development of new measures to protect railway lines located in desert regions from sand (Fig. 3).

SMaRT - Sand Mitigation around Railway Tracks is the research project funded by the European Community and coordinated by the Polytechnic of Turin and the University of Oxford, dedicated to finding new solutions to protect the railway lines located in arid areas, subject to accumulation of sand carried by the wind.

Salcef is also among the partners of the research consortium. The Group, which has always stood out for its ability to offer integrated services working in any operating scenario, will be able to make a concrete contribution to the project, thanks to its experience in the construction of railway lines in desert regions, such as the 416 km track on roadbed built in the United Arab Emirates.

- A silent killer: the sand carried by the wind

The railway infrastructures that arise in arid regions have specific maintenance difficulties, linked to the peculiarities of the territory and its environmental factors. One of the most insidious elements is certainly the sand carried by the wind which, accumulating, can hit all the railway components, putting at risk the durability of the works, and causing a considerable increase in maintenance costs.

These particular conditions can compromise the safety and the functioning of the railway traffic: in some circumstances the accumulation of sand exceeds 50 cubic meters per linear meter of railway per year, and the moving dunes invade the tracks until they cause the derailment of running trains.

- An increasing need: the lines that cross deserts grow

Currently most of the railway lines in service crossing deserts and arid regions are located in northwest China and the Middle East. An example is that of the Shah-Habshan-Ruwais line, built by Salcef between 2012 and 2015: the first railway built in the

United Arab Emirates, is 416 km long and crosses the desert connecting Shah with the port of Ruwais via Habshan. In the short and medium term, rail lines in desert and arid regions are expected to grow rapidly. A project in this sense concerns the Arab Network Railway, a 30000 km long AV/AC rail network, designed to connect all the countries of the Arab League.

- The SMaRT project: new solutions to protect infrastructure from sand

Fighting the effects of sand carried by the wind represents a constant design challenge, in terms of specific studies, technological innovation and high-level engineering. For this reason, new sand mitigation measures are developed and developed (SMM - Sand Mitigation Measures), which must be effective, durable and sustainable. The importance of the problem was recognized by the European Union, which decided to finance the SMaRT project - Sand Mitigation around Railway Tracks, under the European Framework Program for Research and Innovation Horizon 2020. SMaRT is a project of duration of 4 years (2017-2020) which aims to further strengthen the development of SMM, through the development of standardized techniques for the assessment of risks related to the presence of sand, and the implementation of new and effective mitigation measures of the phenomenon, which will be evaluated through innovative computational simulations and field tests. The consortium that is carrying out the project consists of a multidisciplinary team of researchers from the Polytechnic of Turin and the University of Oxford. The participation of important representatives of the railway industrial sector is also envisaged, including Salcef Group and Reco (a company of the group specializing in engineering and design). This collaboration represents an important opportunity for synergy between the world of research and that of industry, which can contribute by identifying practical needs and verifying the technical and constructive applicability of the results (Salcef Press and News, March 6th, 2019).

Internazionale: Charge4Europe, il progetto di e-mobility è sempre più concreto

In una giornata come quella del 15 marzo 2019 che passerà alla storia per la lotta a tutela del clima grazie a G. THUNBERG che a soli 16 anni è riuscita a smuovere le masse organizzando una manifestazione record in 2.000 città in tutto il mondo (Italia inclusa), DKV Euro Service fa un ulteriore passo avanti in direzione dell'energia alternativa.

C. SCHÄCKERMANN e D. RAMIREZ-GÖLZ (Fig. 4), sono intatti stati nominati membri del consiglio di amministrazione della nuova joint venture Charge4Europe, che in futuro offrirà agli operatori delle flotte commerciali con veicoli elettrici soluzioni complete di rifornimento. Questa partnership è stata istituita l'11 dicembre 2018, quando le autorità antitrust tedesche, austriache e polacche hanno dato via libera a Charge4Europe.

Con questa joint venture innogy e DKV intendono creare una rete di roaming paneuropea di punti di ricarica pubblici per le flotte elettriche e offrire questo servizio ai clienti B2B come servizio di tecnologia "white label". innogy e DKV hanno ciascuna una quota del 50% nella joint venture.

Oltre al nuovo ruolo, SCHÄCKERMANN continuerà nella sua posizione attuale di Responsabile della gestio-

ne dei prodotti eMobility Services in DKV Euro Service. Laureato in gestione aziendale, ha lavorato negli ultimi otto anni in varie posizioni all'interno del DKV Product Management, tra cui come responsabile dei servizi commerciali di gestione del prodotto. Anche lui laureato in gestione aziendale, D. RAMIREZ-GÖLZ unirà il ruolo di Managing Director della nuova joint venture con la posizione di Technology Automation Lead per innogy Customer Experience Factory. Negli ultimi cinque anni, RAMIREZ-GÖLZ ha lavorato per innogy alla digitalizzazione e automazione all'interno dell'area Customer Service.

• Note per il lettore Innogy SE

Innogy SE è una delle principali aziende tedesche per l'energia, con un fatturato di circa 43 miliardi di euro (2017), oltre 42.000 dipendenti e attività in 15 paesi in tutta Europa. Con i suoi tre segmenti di business Grid & Infrastructure, Retail e Renewables, innogy risponde alle esigenze energetiche di un mondo moderno, decarbonizzato, decentralizzato e digitale. Le attività si concentrano sui 22 milioni di clienti e sull'offerta di prodotti e servizi innovativi e sostenibili che consentono di utilizzare l'energia in modo più efficiente e di migliorare la qualità della vita. I mercati chiave sono Germania, Regno Unito, Paesi Bassi e Belgio, oltre

a diversi paesi dell'Europa centrale e sudorientale, in particolare Repubblica Ceca, Ungheria e Polonia. Nella produzione di energia rinnovabile la società è attiva anche in altre regioni, ad es. Spagna, Italia e USA, con una capacità totale di 3,9 gigawatt. Come leader dell'innovazione in settori orientati al futuro come eMobility, siamo rappresentati negli hot spot internazionali dell'industria tecnologica quali la Silicon Valley, Tel Aviv, Londra e Berlino. Uniamo la vasta esperienza dei nostri tecnici e ingegneri dell'energia con i partner della tecnologia digitale, dalle start-up alle grandi aziende.

• DKV Euro Service

Da più di 80 anni DKV Euro Service è uno dei principali fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dall'approvvigionamento in viaggio senza contanti in più di 80.000 punti di accettazione multi-marca al conteggio del pedaggio fino al rimborso IVA, DKV offre svariate prestazioni utili per ottimizzare e controllare i parchi veicolari in tutta Europa. DKV fa parte del DKV Mobility Services Group che conta 1000 collaboratori, è presente in 42 paesi e nel 2018 ha conseguito un fatturato di 8,6 miliardi di Euro. Attualmente conta circa 200.000 clienti con oltre 3,7 milioni di DKV Card e On Board Unit in uso. Nel 2019 DKV Euro Service celebra 40 anni di presenza in Italia. (Comunicato Stampa LEWIS, 15 marzo 2019).

International: Charge4Europe, the e-mobility project is increasingly concrete

On a day like March 15th, 2019 that will go down in history for the fight to protect the climate thanks to Greta Thunberg who at just 16 years of age managed to move the masses by organizing a record event in 2,000 cities worldwide (Italy included), DKV Euro Service goes a step further towards alternative energy.

C. SCHÄCKERMANN and D. RAMIREZ-GÖLZ (Fig. 4) are intact were appointed members of the board of the new Charge4Europe joint venture, which



(Fonte - Source: DKV Service)

Fig. 4 - Diego RAMIREZ-GÖLZ e Christopher SCHÄCKERMANN.
Fig. 4 - Diego RAMIREZ-GÖLZ and Christopher SCHÄCKERMANN.

in the future will offer commercial fleet operators with electric vehicles complete supply solutions. This partnership was established on December 11, 2018, when German, Austrian and Polish antitrust authorities gave Charge4Europe a green light.

With this joint venture, innogy and DKV intend to create a pan-European roaming network of public charging points for electric fleets and offer this service to B2B customers as a white-label technology service. innogy and DKV each have a 50% stake in the joint venture.

In addition to the new role, SCHÄCKERMANN will continue in his current position as Head of eMobility Services product management in DKV Euro Service. Graduated in business management, he has worked for the last eight years in various positions within DKV Product Management, including as head of commercial product management services. Also a graduate in business management, D. RAMIREZ-GÖLZ will join the role of Managing Director of the new joint venture with the position of Technology Automation Lead for innogy Customer Experience

Factory. Over the past five years, RAMIREZ-GÖLZ has worked for innogy on digitization and automation within the Customer Service area.

- Notes for the reader
Innogy SE

Is one of the leading German energy companies, with a turnover of around 43 billion euros (2017), over 42,000 employees and activities in 15 countries across Europe. With its three Grid & Infrastructure, Retail and Renewables business segments, innogy meets the energy needs of a modern, decarbonised, decentralized and digital world. The activities focus on 22 million customers and the offer of innovative and sustainable products and services that enable energy to be used more efficiently and to improve the quality of life. The key markets are Germany, the United Kingdom, the Netherlands and Belgium, as well as several central and south-eastern European countries, particularly the Czech Republic, Hungary and Poland. In the production of renewable energy the company is also active in other regions, eg. Spain, Italy and the USA, with a total capacity of 3.9 gigawatts.

As an innovation leader in future-oriented sectors such as eMobility, we are represented in international technology industry hot spots such as Silicon Valley, Tel Aviv, London and Berlin. We combine the vast experience of our technicians and energy engineers with digital technology partners, from start-ups to large companies.

- DKV Euro Service

For over 80 years, DKV Euro Service has been one of the leading providers of services in the logistics and transport sector. From procurement on a cashless journey at more than 80,000 multi-brand acceptance points to toll counting up to VAT reimbursement, DKV offers various useful services to optimize and control vehicle parks throughout Europe. DKV is part of the DKV Mobility Services Group which has 1000 employees, is present in 42 countries and in 2018 achieved a turnover of 8.6 billion euros. It currently has about 200,000 customers with over 3.7 million DKV CARDS and On Board Units in use. In 2019 DKV Euro Service celebrates 40 years of presence in Italy (LEWIS Press Release, March 15th, 2019).