

## Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA *RAILWAY TRANSPORTATION*

#### **Svizzera: FFS e Alstom, accordo sui treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza**

Le FFS e Alstom hanno raggiunto un accordo: a compensazione del ritardo nella consegna della flotta di bipiano per il traffico a lunga percorrenza, Alstom garantirà alle FFS diverse prestazioni, corrispondenti al valore di circa sei treni di questo tipo. La collaborazione continua: le FFS e Alstom continueranno a lavorare per ottimizzare ulteriormente il bipiano TLP. Il treno fa parte di una delle flotte più affidabili delle FFS e costituisce la colonna portante del traffico a lunga percorrenza in Svizzera.

Nell'estate 2022 le FFS hanno preso in consegna il 62° e ultimo bipiano TLP di Alstom, un anno e mezzo dopo che il progetto era stato rilevato da Bombardier. Sin dal 2018 si è lavorato per migliorare costantemente l'affidabilità della flotta, che inizialmente risultava non sufficiente. Dopo l'acquisizione di Bombardier Transportation, a partire dal 2021 Alstom si è impegnata a fondo per ridurre ulteriormente le perturbazioni. Questi sforzi hanno dato buoni frutti per la clientela delle ferrovie, se si pensa che attualmente i treni percorrono tra i 15.000 e i 20.000 km prima di registrare un guasto, collocandosi così sopra la media della restante flotta del traffico viaggiatori delle FFS. Nel frattempo, anche sul fronte delle soppressioni di treni si è raggiunto il livello della flotta esistente. Il bipiano TLP costituisce in tal modo una vera e propria colonna por-

tante del traffico a lunga percorrenza della Svizzera.

- Le FFS e Alstom concordano un pacchetto di compensazione

Anche in futuro le FFS e Alstom continueranno a lavorare con impegno per ottimizzare il treno. Per il suo ruolo nei ripetuti ritardi nella consegna della flotta di bipiano TLP, Alstom ha concordato con le FFS un pacchetto di compensazione, che in totale corrisponde approssimativamente al valore di sei treni. Pertanto, Alstom garantirà, tra l'altro, la manutenzione dei treni oltre il termine previsto dal contratto. Nell'accordo rientra anche la fornitura dei pezzi di ricambio che saranno necessari nei prossimi anni. Infine, Alstom investirà nell'ulteriore ottimizzazione del comfort di marcia e supporterà la formazione del personale FFS con la fornitura di appositi simulatori e la relativa assistenza. Queste prestazioni sono state concordate dalle FFS e da Alstom in via extragiudiziale con un accordo firmato il 3 marzo 2023. Le FFS e Alstom hanno deciso di non divulgare ulteriori dettagli.

- La clientela beneficia direttamente dell'accordo

Già nel 2014 le FFS avevano concordato con Bombardier un nuovo piano di fornitura in base al quale le FFS avrebbero ricevuto gratuitamente tre treni supplementari a titolo di indennizzo. L'introduzione di un nuovo treno è sempre una sfida e anche con le flotte precedenti vi sono state difficoltà. Nel caso del progetto per il bipiano TLP, la situazione è stata aggravata dal lungo ritardo. Ciononostante, dal punto di vista delle FFS e di Alstom l'operazione di acquisto si

sta ora avviando verso una conclusione positiva. Dell'accordo raggiunto beneficerà la clientela delle ferrovie, dato che i bipiano TLP saranno ancora più affidabili e confortevoli (da: *Comunicato Stampa FFS*, 6 marzo 2023).

#### **Switzerland: SBB and Alstom, agreement on double-deck trains for long-distance traffic**

*SBB and Alstom have reached an agreement: to compensate for the delay in the delivery of the double-decker fleet for long-distance traffic, Alstom will guarantee SBB various services, corresponding to the value of around six trains of this type. The collaboration continues: SBB and Alstom will continue to work on further optimizing the twin-deck TLP. The train belongs to one of the most reliable fleets of SBB and forms the backbone of long-distance traffic in Switzerland.*

*In summer 2022, SBB took delivery of Alstom's 62<sup>nd</sup> and last LPT twin-deck, one and a half years after the project was taken over by Bombardier. Since 2018, work has been done to constantly improve the reliability of the fleet, which initially was not sufficient. After the acquisition of Bombardier Transportation, starting from 2021 Alstom worked hard to further reduce disruptions. These efforts have paid off for railway customers, considering that trains currently travel between 15,000 and 20,000 km before breaking down, thus placing them above the average for the rest of the SBB passenger fleet. In the meantime, the level of the existing fleet has also been reached in terms of train cancellations. The double-decker LPT thus forms a real backbone of long-distance traffic in Switzerland.*

- SBB and Alstom agree compensation package

*SBB and Alstom will continue to work hard to optimize the train in the future as well. For its role in the repeated delays in the delivery of the LPT twin-deck fleet, Alstom has agreed a compensation package twin-deck with SBB, which in total corresponds to approximately the value of six trains.*

*Therefore, Alstom will ensure, among other things, the maintenance of the trains beyond the term stipulated in the contract. The agreement also includes the supply of spare parts that will be needed in the coming years. Finally, Alstom will invest in further optimizing ride comfort and will support the training of SBB personnel with the provision of dedicated simulators and related assistance. These benefits were agreed by SBB and Alstom out of court in an agreement signed on 3 March 2023. SBB and Alstom have agreed not to disclose further details.*

- *Customers benefit directly from the agreement*

*As early as 2014, SBB agreed a new delivery plan with Bombardier under which SBB would receive three additional trains free of charge as compensation. Introducing a new train is always a challenge and even with previous fleets there have been difficulties. In the case of the twin-deck TLP project, the situation was aggravated by the long delay. Nonetheless, from the perspective of SBB and Alstom, the takeover is now moving towards a successful conclusion. The agreement reached will benefit railway customers, given that the twin-deck TLPs will be even more reliable and comfortable (from: SBB Press Release, March 6<sup>th</sup>, 2023).*

### **Filippine: fornitura di un sistema ferroviario integrato per il progetto di estensione della ferrovia per pendolari nord-sud**

Alstom si è aggiudicata da Mitsubishi Corporation un contratto per la fornitura di un sistema ferroviario integrato per l'estensione del progetto North-South Commuter Railway (NSCR) nelle Filippine (Fig. 1). L'iconico progetto eseguito da un consorzio guidato da Alstom con Colas Rail trasformerà la mobilità tra la metropolitana di Manila e le aree suburbane di Luzon, rendendola più veloce, più affidabile e più sostenibile.

Alstom sarà responsabile dell'integrazione del sistema, del segnalamento e delle telecomunicazioni,

dell'alimentazione, del sistema di riscossione automatizzata delle tariffe, delle porte di banchina, dei sistemi di manutenzione e delle attrezzature del deposito, nonché del centro di controllo e della formazione. In particolare, implementerà per la prima volta un sistema di segnalamento di livello 2 del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) nel sud-est asiatico, utilizzando il suo collaudato Atlas™ 200 European Train Control System (ETCS). Colas Rail guiderà i lavori sui binari e sul sistema di linee aeree di contatto.

“Siamo entusiasti di collaborare con le Filippine, Mitsubishi Corporation e Colas Rail per aprire la strada all'implementazione del primo sistema ETCS di livello 2 del sud-est asiatico per l'estensione NSCR. Questo progetto non solo consolida la nostra leadership di mercato nella regione, ma è anche un passo coraggioso nel paese verso il raggiungimento di una rete ferroviaria integrata che applichi i progressi nella segnalazione della linea principale per una mobilità più efficiente e sostenibile”, ha affermato L. FANG, Presidente dell'Asia Pacifico presso Alstom.

Questo progetto è una delle numerose grandi infrastrutture “Build, Better, More” in corso nelle Filippine per estendere coraggiosamente la portata della sua rete ferroviaria. Finanziato dalla Japan International Cooperation Agency, l'estensione coinvolge 27 nuove stazioni per una lunghezza di 110 km, comprendente una sezione meridionale di 55 km da Tutuban a Calamba, la provincia di Laguna, nonché una sezione settentrionale di 51 km da Malolos all'aeroporto internazionale di Clark, la provincia di Pampanga. Una volta completata entro il 2029, l'estensione NSCR migliorerà notevolmente la connettività delle comunità vicine, facilitando i residenti a viaggiare in sicurezza tra Metro Manila e le aree suburbane con la ferrovia diretta. Il progetto vedrà anche Alstom contribuire profondamente all'economia locale condividendo il suo know-how tecnologico e le sue competenze nella progettazione, produzione, installazione, collaudo, messa

in servizio e integrazione di vari sistemi ferroviari.

Con oltre 50 anni di esperienza e 80 sistemi nel servizio commerciale a livello globale, Alstom è un partner fidato per la fornitura di sistemi ferroviari integrati chiavi in mano personalizzati per ogni esigenza di mobilità. Alstom è produttore mondiale nelle apparecchiature ETCS di bordo grazie alla sua soluzione Atlas, che rappresenta il 70% dei sistemi di bordo in servizio nel livello ETCS 2. Questa tecnologia ETCS offre vantaggi significativi in termini di interoperabilità, sicurezza, capacità del sistema, servizio affidabilità ed efficienza energetica. Oggi, in 30 paesi, i treni sotto la supervisione di Atlas hanno percorso oltre 250 milioni di km, inclusa la flotta ICE3 ad alta velocità di Deutsche Bahn recentemente equipaggiata in Germania (da: *Comunicato Stampa Alstom*, 6 marzo 2023).

### **Philippines: integrated railway system for the North-South Commuter Railway Extension Project**

*Alstom has been awarded by Mitsubishi Corporation a contract to provide an integrated railway system for the extension of the North-South Commuter Railway project (NSCR) in the Philippines (Fig. 1). The iconic project executed by an Alstom-led consortium with Colas Rail will transform mobility between Metropolitan Manila and the suburban areas in Luzon, making it faster, more reliable and more sustainable.*

*Alstom will be responsible for the system integration, signalling and telecommunication, power supply, automated fare collection system, platform doors, maintenance systems and depot equipment, as well as control centre and training. It will in particular deploy a European Rail Traffic Management System (ERTMS) level 2 signalling system for the first time in South-east Asia, using its proven Atlas™ 200 European Train Control System (ETCS). Colas Rail will lead for the track work and overhead contact line system.*





(Fonte – Source: Alstom)

Figura 1 – Completata la firma del contratto per il progetto di estensione NSCR nelle Filippine.  
Figure 1 – Contract signing for the NSCR Extension Project in the Philippines complete.

*"We are excited to be partnering with the Philippines, Mitsubishi Corporation and Colas Rail to pioneer the implementation of Southeast Asia's first ETCS level 2 system for the NSCR Extension. This project not only solidifies our market leadership in the region but is also a bold step in the country in achieving an integrated rail network that applies advances in mainline signalling for more efficient and sustainable mobility," said L. FANG, President of Asia Pacific at Alstom.*

*This project is one of the several major "Build, Better, More" infrastructure under way in the Philippines to boldly extend the reach of its railway network. Financed by the Japan International Cooperation Agency, the extension involves 27 new stations spanning 110 km, comprising a 55-kilometre southern section from Tutuban to Calamba, the Province of Laguna, as well as a 51-kilometre northern sec-*

*tion from Malolos to Clark International Airport, the Province of Pangasinana. Upon completion by 2029, the NSCR Extension will greatly improve the connectivity of the neighbouring communities, facilitating residents to travel safely between Metro Manila and the suburban areas by railway direct. The project will also see Alstom contributing deeply to the local economy by sharing its technology know-how and skills in the design, manufacturing, installation, testing, commissioning and integration of various railway systems.*

*With over 50 years' experience and 80 systems in commercial service globally, Alstom is a trusted partner for delivering integrated turnkey rail systems customised for every mobility need. Alstom is a worldwide manufacturer in on-board ETCS equipment via its Atlas solution, representing 70% of the on-board systems in service in*

*ETCS level 2. This ETCS technology brings significant benefits in terms of interoperability, safety, system capacity, service reliability and energy efficiency. Today, across 30 countries, trains under Atlas supervision have covered over 250 million km, including Deutsche Bahn's high-speed ICE3 fleet recently equipped in Germany (from: Alstom Press Release, March 6<sup>th</sup>, 2023).*

#### **TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION**

**Brasile: consegnato a San Paolo  
il primo treno della linea  
8-Diamante e della linea  
9-Esmeralda**

Alstom ha consegnato (Fig. 2) il primo treno della serie 8900 a ViaMobilidade, il concessionario che gestisce



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 2 – Primo treno Metropolis in viaggio per essere consegnato a ViaMobilidade.

*Figure 2 – First Metropolis train on its way to be delivered to ViaMobilidade.*

sce le linee 8-Diamante e 9-Esmeralda di San Paolo, segnando così l'inizio di un nuovo viaggio nella mobilità urbana nella grande São Paulo Zona Paolo.

Nell'ambito del suo contratto con ViaMobilidade, Alstom sta producendo 36 treni a 8 carrozze nel suo stabilimento industriale di materiale rotabile a Taubaté (SP). Per questo, l'azienda ha investito in una nuova linea industriale che ha raddoppiato la capacità della fabbrica e ha contribuito alla generazione di oltre 500 posti di lavoro diretti.

I treni Metropolis di Alstom per le linee 8 e 9 sono realizzati in acciaio inossidabile e uno dei principali vantaggi è la loro durata: le scocche delle auto durano più di 40 anni e sono più leggere rispetto ai modelli in acciaio al carbonio. Inoltre, consumano meno energia e sono quindi più efficienti dal punto di vista energetico.

I treni, rivestiti dai colori gioiello delle linee, possono trasportare ciascuno 2.600 passeggeri, hanno porte e corridoi che offriranno un ottimo scambio di passeggeri e libertà di movimento, oltre a spazi riservati alle persone a mobilità ridotta. Ampie finestre e porte offrono una visione chiara dell'esterno, garantendo un viaggio fluido, sicuro e confortevole

per i passeggeri. I treni sono inoltre dotati di moderne tecnologie: conteggio dei passeggeri, mappe dinamiche delle linee, monitor e videosorveglianza, oltre a rilevatori di incendio ed estintori.

“Orgogliosa di far parte della modernizzazione della mobilità urbana a San Paolo, Alstom consegna il primo treno per le linee 8-Diamante e 9-Esmeralda. Questo treno avanzato, con la tecnologia di controllo automatico dei treni Alstom, consentirà una circolazione più fluida e confortevole per la popolazione locale e segna l'inizio di un viaggio verso il miglioramento continuo della qualità della vita delle persone attraverso la rete ferroviaria”, afferma P. BERCAIRE, Direttore Generale di Alstom Brasil.

“Da quando abbiamo rilevato la concessione nel gennaio 2022, abbiamo investito molto nel miglioramento delle linee 8 e 9. L'arrivo del primo treno, su un totale di 36 nuovi treni che abbiamo acquisito da Alstom, è un capitolo fondamentale nel percorso di trasformazione che stiamo attuando, concentrandoci sempre sulla fornitura di servizi migliori ai passeggeri”, spiega M. HANNAS, Presidente di CCR Mobilidade.

Le linee 8 e 9 di ViaMobilidade trasportano più di 1 milione di pas-

seggeri al giorno, secondo i dati precedenti alla pandemia di COVID-19. La linea 8, che collega Júlio Prestes ad Amador Bueno, è lunga 41,6 km e conta 22 stazioni, servendo i comuni di São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi. La linea 9, invece, che collega Osasco a Bruno Covas-Mendes/Vila Natal, è lunga 37,3 km e conta 20 stazioni, servendo le città di San Paolo e Osasco. Osasco a Bruno Covas-Mendes/Vila Natal.

- Nota per i lettori:
- ViaMobilidade Linee 8 e 9

ViaMobilidade linee 8 e 9 è il concessionario responsabile dell'esercizio e della manutenzione delle linee 8-Diamante e 9-Esmeralda dei treni metropolitani di San Paolo. La linea 8-Diamante comprende 22 stazioni, che collegano Júlio Prestes ad Amador Bueno, con integrazione nelle linee 3-Red e 7-Rubi. La linea 9-Esmeralda, che collega Mendes-Vila Natal a Osasco, conta 20 stazioni e si integra con le linee 4-Gialla, 5-Lilla e 8-Diamante. E, in futuro, con la Monorotaia Linea 17-Gold.

- Alstom Taubaté

Inaugurata nel 2015, l'unità industriale di Alstom a Taubaté è un centro di eccellenza nella produzione di automobili in acciaio inossidabile ed è strategicamente situata in un polo industriale, accanto a due importanti autostrade del paese, Dutra e Carvalho Pinto, e vicino al porto di Santos, il più grande complesso portuale dell'America Latina.

L'unità è stata responsabile della produzione di 27 moduli Citadis per il tram di Rio de Janeiro, prodotti a tempo di record per le Olimpiadi estive in Brasile, a dimostrazione dell'agilità, dell'impegno e dell'attenzione al cliente di Alstom. Il progetto è stato il secondo al mondo ad avere un sistema privo di catenaria al 100%. Dopo la conclusione del contratto VLT, lo stabilimento ha prodotto anche le vetture NS16 per la Metropolitana di Santiago in Cile.

Nel novembre 2022, Alstom ha inaugurato l'ampliamento del sito dopo un investimento di 100 milioni di



R\$, che fa parte della strategia di crescita dell'azienda, dopo la firma di sei contratti nazionali e internazionali. Più di 170 treni (oltre 940 carrozze) saranno prodotti da Alstom a Taubaté per le città di San Paolo (Brasile), Santiago (Cile), Taipei (Taiwan) e Bucarest (Romania), evidenziando la capacità della struttura di contribuire alla mobilità a un livello globale (da: Comunicato Stampa Alstom, 28 febbraio 2023).

## **Brasil: the first train for line 8-Diamante and line 9-Esmeralda, delivered in São Paulo**

Alstom delivered the first 8900 series train to ViaMobilidade, the concessionaire that manages lines 8-Diamante and 9-Esmeralda of São Paulo, thus marking the beginning of a new journey in urban mobility in the greater São Paulo area (Fig. 2).

Under the scope of its contract with ViaMobilidade, Alstom is manufacturing 36 8-car trains at its rolling stock industrial plant in Taubaté (SP). For this, the company invested in a new industrial line that doubled the factory's capacity and contributed to the generation of more than 500 direct jobs.

Alstom's Metropolis trains for lines 8 and 9 are made from stainless steel and one of the main advantages is their durability: the car shells last more than 40 years and are lighter compared to carbon steel models. In addition, they consume less energy and are therefore more energy efficient.

The trains, covered in the lines jewelled colours, can each carry 2,600 passengers, have doors and corridors that will offer excellent passenger exchange and freedom of movement, in addition to spaces reserved for people with reduced mobility. Large windows and doors provide a clear view of the outside, guaranteeing a smooth, safe and comfortable journey for passengers. The trains also feature modern technologies: passenger counting, dynamic line maps, monitors and video surveillance, as well as fire detectors and fire extinguishers.

*"Proud to be part of the modernisation of urban mobility in São Paulo, Alstom delivers the first train for lines 8-Diamante and 9-Esmeralda. This advanced train, with Alstom automatic train control technology, will allow for more fluid and comfortable circulation for the local population, and marks the beginning of a journey towards the continuous improvement of people's quality of life through the rail network," says P. BERCAIRE, General Director of Alstom Brasil.*

*"We have been investing heavily in improvements to lines 8 and 9 since we took over the concession in January 2022. The arrival of the first train, out of a total of 36 new trains that we acquired from Alstom, is a fundamental chapter in the path of transformation that we are implementing, while always focusing on providing better services to passengers," explains M. HANNAS, President of CCR Mobilidade.*

ViaMobilidade lines 8 and 9 transport more than 1 million passengers a day, according to data from before the COVID-19 pandemic. Line 8, which connects Júlio Prestes to Amador Bueno, is 41.6 km long and has 22 stations, serving the municipalities of São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira and Itapevi. Line 9, on the other hand, which connects Osasco to Bruno Covas – Mendes/Vila Natal, is 37.3 km long and has 20 stations, serving the cities of São Paulo and Osasco. Osasco a Bruno Covas-Mendes/Vila Natal.

- Note for the readers:
- About ViaMobilidade Lines 8 and 9

ViaMobilidade lines 8 and 9 is the concessionaire responsible for the operation and maintenance of lines 8-Diamante and 9-Esmeralda of metropolitan trains in São Paulo. Line 8-Diamante comprises 22 stations, connecting Júlio Prestes to Amador Bueno, with integration into lines 3-Red and 7-Rubi. Line 9-Esmeralda, which connects Mendes-Vila Natal to Osasco, has 20 stations and integrates with lines 4-Yellow, 5-Lilac and 8-Diamante. And, in the future, with the Monorail Line 17-Gold.

## ➤ Alstom Taubaté

Opened in 2015, Alstom's industrial unit in Taubaté is a centre of excellence in the production of stainless steel cars and is strategically located in an industrial hub, next to two important highways in the country, Dutra and Carvalho Pinto, and close to the Port of Santos, the largest port complex in Latin America.

The unit was responsible for the production of 27 Citadis cars for the Rio de Janeiro tramway, which were manufactured in record time for the Summer Olympics in Brazil, demonstrating Alstom's agility, commitment and customer focus. The project was the second in the world to have a 100% catenary-free system. After the conclusion of the VLT contract, the plant also produced the NS16 cars for the Santiago Metro in Chile.

In November 2022, Alstom inaugurated the expansion of the site after an investment of R\$ 100 million, which is part of the company's growth strategy, after the signing of six national and international contracts. More than 170 trains (over 940 cars) will be produced by Alstom in Taubaté for the cities of São Paulo (Brazil), Santiago (Chile), Taipei (Taiwan) and Bucharest (Romania), highlighting the facility's ability to contribute to mobility at a global level.

In addition to investing in the industrial site to execute current projects, the company is gradually hiring around 750 employees in the state of São Paulo, of which 700 will work at the Taubaté plant. For this, around 500 professionals are being trained by the National Service for Industrial Learning – SENAI Taubaté to work directly in the production of projects (from: Alstom Press Release, February 28<sup>th</sup>, 2023).

## **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION**

### **Cina: CR lavora per aiutare l'agricoltura primaverile**

Le forniture agricole sono essenziali per l'agricoltura primaverile. Da

giorni, CR si sta organizzando per ottimizzare il servizio di trasporto per gli agricoltori, in modo da supportare l'approvvigionamento sicuro, sicuro e stabile di cereali e prodotti ortofrutticoli. Dall'inizio di quest'anno, CR ha trasportato 9,7587 milioni di tonnellate di fertilizzanti e pesticidi (peso delle scatole incluso), con un aumento anno su anno del 16,4%.

I gruppi regionali di CR stanno migliorando gli accordi di capacità, elaborando piani di trasporto razionali, rafforzando la cooperazione con i governi locali e migliorando l'efficienza dei trasporti. CR-Jinan ha istituito una task force per garantire le forniture per l'agricoltura primaverile, per chiarire la divisione dei compiti e risolvere i problemi per il trasporto sicuro e senza blocchi delle forniture. CR-Nanchang ha firmato un accordo di associazione con società logistiche nel Fujian e nello Jiangxi, realizzando così il trasporto e la logistica senza soluzione di continuità delle forniture agricole primaverili (da: *Comunicato Stampa Ferrovie dello Stato Cinesi*, 6 marzo 2023).

### **China: CR works to serve spring farming**

*Agricultural supplies are essential for spring farming. For days, CR has been making arrangements to optimize the transport service for farmers, so as to support the secure, safe, and stable supply of grains and major produce products. Since beginning of this year, CR has transported 9.7587 million tons of fertilizers and pesticides (boxes weight included), a YoY increase of 16.4%.*

*Regional groups of CR are enhancing capacity arrangements, making rational transport plans, strengthening cooperation with local governments, and upgrading transport efficiency. CR-Jinan has set up a task force of securing supplies for spring farming, to clarify duty division and solve problems for the sake of safe and unblocked transport of supplies. CR-Nanchang has signed an association agreement with logistic companies in Fujian and Jiangxi, thus realizing seamless trans-*

*port and logistics of spring farming supplies (from: China State Railways, March 6<sup>th</sup>, 2023).*

## **INDUSTRIA MANUFACTURES**

### **Spagna: società catalana Power Drive Ibérica, miglior fornitore per Servizi in Spagna**

Fondata nel 1966 a Granollers, Power Drive Ibérica è un'azienda metallurgica dedicata alla progettazione, produzione, manutenzione e fornitura di componenti di trasmissione meccanica (Fig. 3). Nel 2015 è diventata fornitore di Alstom per la riparazione delle casse del cambio dei treni ad alta velocità (Serie 100) di RENFE, che erano in fase di revisione presso il sito di manutenzione di Alstom a Madrid. Da allora, Power Drive Ibérica ha riparato 204 apparecchiature con i più elevati standard di qualità, meritevoli del riconoscimento di "Fornitore di servizi Alstom dell'anno".

"Siamo molto orgogliosi di questo riconoscimento; è un riconoscimento

del nostro team. Lavorare con il Gruppo Alstom è stata una sfida, abbiamo dovuto incorporare nuovi processi e seguire audit di qualità per allinearci agli standard di una grande multinazionale come Alstom. Ma questo ci ha anche motivato a darci spunti di miglioramento e processi nuovi e più efficienti", afferma M. GASSÒ, CEO di AnemGroup.

Insieme a questo riconoscimento, Power Drive Ibérica è stata anche nominata fornitore per l'intero Gruppo Alstom, "Siamo fiduciosi di lavorare per altre unità del Gruppo, sia in Spagna che nel mondo. Questo supporto è una vera spinta per la nostra attività e apre nuove opportunità", afferma A. ESCODA, direttore tecnico di AnemGroup.

Alstom ha più di mille fornitori in Spagna, dai quali il gruppo ha acquistato prodotti e servizi per un valore di oltre 700 milioni di euro l'anno scorso. Molti di questi fornitori si trovano in Catalogna, dove Alstom detiene una catena del valore consolidata. La Catalogna è tra le prime 7 destinazioni di acquisto del Gruppo Alstom.

"La transizione verso una mobilità più sostenibile è un'opportunità



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 3 – Fondata nel 1966 a Granollers, Power Drive Ibérica è un'azienda metallurgica dedicata alla progettazione, produzione, manutenzione e fornitura di componenti di trasmissione meccanica.

Figure 3 – Founded in 1966 in Granollers, Power Drive Ibérica is a metallurgical company dedicated to the engineering, manufacture, maintenance and supply of mechanical transmission components.

per rilanciare l'industria, creare posti di lavoro e rilanciare l'attività economica. In questo contesto, le grandi aziende trainanti, come Alstom, sono fondamentali per la loro capacità di dare impulso alle piccole e medie imprese locali, aiutandole per internazionalizzare e integrare, nelle loro operazioni quotidiane, i sistemi, le normative e i processi necessari per crescere e accedere ai mercati globali", sottolinea R. CIFRE, Direttore Acquisti di Alstom Spagna (da: *Comunicato Stampa Alstom*, 6 marzo 2023).

**Spain: Catalanian company  
Power Drive Ibérica,  
the best supplier  
for the Services in Spain**

*Founded in 1966 in Granollers, Power Drive Ibérica is a metallurgical company dedicated to the engineering, manufacture, maintenance and supply of mechanical transmission components (Fig. 3). In 2015, it became an Alstom's supplier for the repair or RENFE's high-speed trains (Serie 100) gearbox bodies, that were being overhauled at Alstom's maintenance site in Madrid.*

*Since then, Power Drive Ibérica has repaired 204 equipment with the highest quality standards, worthy of its distinction as, "Alstom Services Supplier of the Year."*

*"We are very proud of this distinction; it is a recognition of our team. Working with the Alstom Group has been a challenge, we have had to incorporate new processes and follow quality audits to align ourselves with the standards of a large multinational like Alstom. But this has also motivated us to give us ideas for improvement and new, more efficient processes," says M. GASSÓ, CEO of Anem-Group.*

*Along with this recognition, Power Drive Ibérica has also been nominated as a supplier for the entire Alstom Group, "We are confident of working for more of the Group's units, both in Spain and worldwide. This support is a real boost for our activity and opens new opportunities," says A. ESCODA, Technical Director of AnemGroup.*

*Alstom has more than a thousand suppliers in Spain, from whom the group purchased products and services valued at more than € 700 million last year. Many of these suppliers are in Catalonia, where Alstom holds a consolidated value chain. Catalonia is among the Alstom Group's top 7 purchasing destinations.*

*"Transition to more sustainable mobility is an opportunity to boost industry, create jobs and boost economic activity. In this context, large driving companies, such as Alstom, are key because of their ability to boost local small and medium-sized companies, helping them to internationalise and integrate, in their day-to-day operations, the systems, regulations and processes necessary to grow and access global markets," highlights R. CIFRE, Purchasing Director of Alstom Spain (from: Alstom Press Release, March 6<sup>th</sup>, 2023).*

**Internazionale: apertura positiva  
del 2023 per il mercato auto  
europeo, con gennaio a +10,7%  
rispetto al primo mese del 2022**

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito (EU 27 + EFTA + Regno Unito (ricordiamo che dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea); i dati per Malta non sono al momento disponibili) a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 911.064 unità, il 10,7% in più rispetto a gennaio 2022. "A seguito di una chiusura del 2022 a poco meno di 11,3 milioni di unità (-4,1%), il mercato auto europeo apre l'anno con il segno positivo (+10,7%), realizzando il sesto rialzo consecutivo – afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA. La buona performance di gennaio, tuttavia, deriva in gran parte dal confronto con il record negativo in termini di volumi di gennaio 2022, e quindi resta ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia – la variazione negativa rispetto a gennaio 2019 è del 25,7%.

Guardando ai cinque major market (incluso UK), registrano una cre-

scita a doppia cifra la Spagna (+51,4%), che riporta il maggior incremento, l'Italia (+19%) e il Regno Unito (+14,7%), seguiti dalla Francia, con una crescita più contenuta (+8,8%). Segno negativo, invece, per la Germania, che chiude il primo mese del 2023 a -2,6%, restando comunque in testa in termini di volumi immatricolati. Le immatricolazioni di autovetture elettriche (BEV) e ibride tradizionali (HEV) continuano a crescere in Europa: a gennaio 2023 le prime crescono del 13,9%, rappresentando il 10,3% del mercato e le seconde sono in aumento del 21,8% (+24,7% in Italia), con una quota del 26,8% del totale immatricolato. Calano, invece, del 9,2% le immatricolazioni delle ibride plug-in (PHEV), con una quota del 7,1%, complice il dimezzamento delle vendite in Germania – nel 2022 il maggiore mercato per questa tipologia di vetture – nel mese. Norvegia (66,5%), Svezia (28,8%), Islanda (26,8%) e Finlandia (26%) detengono la quota maggiore di auto elettriche in UE, mentre l'Italia, ultima tra i 5 major market, si ferma al 2,6%.

Di fronte al recente voto con cui il Parlamento europeo ha confermato il target di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> a -100% rispetto ai livelli del 2021 per le auto e i veicoli commerciali leggeri al 2035, siamo chiamati ad accelerare nel percorso di decarbonizzazione della mobilità. Oltre ad evidenziare la necessità di un rafforzamento e di una parziale rimodulazione delle misure nazionali, chiediamo lo stanziamento di un Fondo europeo specificamente dedicato a questa transizione, perché solo così si potrà dare un supporto concreto agli investimenti e alla riconversione produttiva delle imprese che si trovano a dover fronteggiare questa enorme sfida, nonché un'accelerazione e la fissazione di target certi per lo sviluppo della rete infrastrutturale, elemento imprescindibile per la riuscita della transizione energetica".

In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2023 si attestano a 128.437 (+19%). Secondo le stime ISTAT, a gennaio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento del-



lo 0,2% su base mensile e del 10,1% su base annua (da +11,6% nel mese precedente). La flessione del tasso di inflazione si deve, principalmente, al forte rallentamento su base tendenziale dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +70,2% a -10,9%) e, in misura minore, di quelli degli Energetici non regolamentati (da +63,3% a +59,6%), degli Alimentari non lavorati e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona. La dinamica dei prezzi degli Energetici non regolamentati si deve al rallentamento dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da +219,3% a +174,7%), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da +134,9% a +117,9%), del Gasolio per riscaldamento (da +24,2% a +20,6%), degli Altri combustibili solidi (da +31,1% a +29,6%) e degli Altri carburanti (da +6,1% a +5,2%; +0,3% da dicembre); in accelerazione, invece, i prezzi del Gasolio per mezzi di trasporto (da +9,5% a +13,9%; +4,6% il congiunturale) e quelli della Benzina (che invertono la tendenza, salendo da -2,7% a +2,4%; +5,8% sul mese).

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio aumentare del 15,5%, con una quota di mercato al 26,6%, mentre le diesel crescono del 21,4% rispetto allo stesso mese del 2022, con una quota del 18,8%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 54,6% delle immatricolazioni del solo mese di gennaio e risultano in crescita del 20%. Le autovetture elettrificate sono il 44% del mercato di gennaio, in aumento del 20,5%. Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 24,7% nel mese, con una quota di mercato del 36,7%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 3,2% nel mese (7,3% di quota): tra queste, le auto elettriche hanno una quota del 2,6% e diminuiscono dell'8,7% nel mese in termini di volumi, mentre le ibride plug-in aumentano dell'11,1% e rappresentano il 4,7% del mercato di gennaio. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,5% dell'immatricolato del primo mese del 2023, di cui il 10,3% è composto da autovetture a GPL (+31,8%) e lo 0,2% da au-

tovetture a metano (-79,5%). Il Gruppo Stellantis ha registrato, in Europa, 156.553 immatricolazioni nel mese di gennaio 2023 (-0,2%) con una quota di mercato del 17,2%.

La Spagna totalizza 64.147 immatricolazioni a gennaio 2023, il 51,4% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno (ma -26% rispetto a gennaio 2020). L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC rileva che l'anno si è aperto con un aumento delle vendite di oltre il 50%, un buon dato, ma che va considerato in prospettiva. Gli effetti della pandemia e della tempesta Filomena nel mese di gennaio degli anni precedenti distorcono infatti la realtà del mercato dei veicoli in Spagna. Il dato rilevante è che il mercato è ancora del 26% al di sotto delle cifre di gennaio 2020, pre-Covid19. Il 2023 sarà un anno chiave per spingere la ripresa del settore automobilistico. Le vendite ai privati sono ancora molto basse e resta da capire quanta parte del rialzo di gennaio sia dovuta ai veicoli non consegnati negli ultimi mesi del 2022. Se è vero che l'aumento dell'inflazione è un importante fattore che condiziona le decisioni di acquisto delle famiglie, è quindi necessario predisporre misure che servano da incentivo, sia dal punto di vista economico che fiscale, per alleviare questa pressione inflazionistica. Il 2023 si presenta, quindi, come un anno complesso, un anno in cui le decisioni politiche saranno fondamentali per il futuro dell'industria e dei suoi dipendenti. Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di gennaio risulta così ripartito: 32.040 vendite ai privati (+48,6%), 27.962 vendite alle società (+45,6%) e 4.145 vendite per noleggio (+157,5%). Le autovetture a benzina rappresentano il 40,3% del mercato di gennaio (+59,4%). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 32,6% del mercato del mese (+59,3%). Le auto diesel sono il 13,1% del mercato di gennaio (+13,1%), seguite dalle ibride plug-in (6,4% la quota del mese e +28,2% sullo scorso anno), dalle elettriche (4,7% nel mese +72% rispetto a gennaio 2022) e dalle auto a gas (2,8% di quota di mercato). Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> nel mese

di gennaio restano pressoché stabili a 118,3 g/km, lo 0,1% in meno di gennaio 2022.

In Francia, a gennaio 2023, si registrano 111.939 nuove immatricolazioni, in crescita dell'8,8% rispetto a gennaio 2022. A gennaio 2023 calano ancora le autovetture le diesel e le mild-hybrid. Tutte le altre alimentazioni sono invece in aumento. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 13,1%, mentre 12 mesi fa avevano il 9,9%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a gennaio 179.247 unità, in flessione del 2,6% (ma -33% rispetto a gennaio 2019). Gli ordini domestici, a gennaio 2023, risultano nuovamente in calo, -37% su base annua. Le motorizzazioni alternative aprono il 2023 con una contrazione dei volumi: le auto ibride (-6,2%) rappresentano il 28,3%, di cui il 4,9% sono ibride plug-in (-53,2%), mentre le auto elettriche (BEV) registrano un calo del 13,2%, con una quota del 10,1%. Infine, le vetture a GPL (-32,7%) rappresentano lo 0,6% del mercato e le auto a gas naturale (-47,8%) lo 0,1%. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle auto di nuova immatricolazione aumentano del 5,8% a gennaio 2023 e si attestano a 131 g/km.

Il mercato inglese, infine, a gennaio totalizza 131.994 nuove autovetture immatricolate, con una crescita del 14,7% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, registrando così il sesto rialzo consecutivo. La buona partenza dell'anno si rispecchia nelle ultime previsioni di mercato, che stimano 1,79 milioni di immatricolazioni di auto nuove nel 2023, con un aumento dell'11,1% rispetto al 2022, ma ancora ben al di sotto dei livelli del 2019. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che l'industria automobilistica sta già registrando una crescita superiore al trend nazionale ed è pronta, nel giusto contesto, ad accelerare la decarbonizzazione dell'economia britannica. L'industria e il mercato sono in fase di transizione, ma fragili a causa delle difficili prospettive economiche, dell'aumento del costo della vita e dell'incertezza dei consumatori nei



confronti delle nuove tecnologie. Serve un Governo che riaffermi l'impegno per il Net Zero e definisca misure per favorire la crescita verde del settore e della nazione. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 36,8%, mentre le vetture intestate a privati calano del 4,3% e quelle intestate alle aziende registrano un aumento del 45,6%. Le vendite di veicoli elettrici mantengono una tendenza positiva: +19,8% e una quota di mercato del 13,1% nel mese di gennaio. Le ibride plug-in (PHEV) restano sostanzialmente stabili (+0,7%), ma detengono una quota del 6,9%, inferiore del 7,9% rispetto a gennaio 2022. Non si ferma il calo delle vetture diesel (-12,1% nel mese, con una quota che scende al 4%), mentre le auto a benzina fanno registrare il 14,6% in più di volumi rispetto a gennaio 2022, attestandosi alla stessa quota di mercato, del 44,7% (da: Comunicato Stampa ANFIA, 21 febbraio 2023).

**International: positive opening of 2023 for the European car market, with January up 10.7% compared to the first month of 2022**

According to the data released by ACEA, in all the countries of the European Union enlarged to include EFTA and the United Kingdom (EU 27 + EFTA + United Kingdom (we remind you that from 1 February 2020 the United Kingdom is no longer part of the UE; data for Malta are not currently available) car registrations totaled 911,064 in January, 10.7% more than in January 2022. "Following a 2022 close at just under 11, 3 million units (-4.1%), the European car market opens the year with a positive sign (+10.7%), realizing the sixth consecutive increase – says P. SCUDIERI, President of ANFIA. The good performance in January, however, largely derives from the comparison with the negative record in terms of volumes of January 2022, and therefore still remains below pre-pandemic levels – the negative change compared to January 2019 is 25.7%.

Looking at the five major markets (including the UK), Spain (+51.4%),

Italy (+19%) and the United Kingdom (+14.7%) recorded double-digit growth), followed by France, with more contained growth (+8.8%). On the other hand, a negative sign for Germany, which closed the first month of 2023 at -2.6%, however remaining in the lead in terms of volumes registered. Registrations of electric cars (BEV) and traditional hybrids (HEV) continue to grow in Europe: in January 2023 the former grew by 13.9%, representing 10.3% of the market and the latter increased by 21.8% (+24.7% in Italy), with a share of 26.8% of the total registered. On the other hand, registrations of plug-in hybrids (PHEV) decreased by 9.2%, with a share of 7.1%, thanks to the halving of sales in Germany – in 2022 the largest market for this type of car – in the month. Norway (66.5%), Sweden (28.8%), Iceland (26.8%) and Finland (26%) hold the largest share of electric cars in the EU, while Italy, last among the 5 major markets, stops at 2.6%.

In the face of the recent vote with which the European Parliament confirmed the target of reducing CO<sub>2</sub> emissions to -100% compared to 2021 levels for cars and light commercial vehicles by 2035, we are called to accelerate the path of decarbonising mobility. In addition to highlighting the need to strengthen and partially remodulate national measures, we ask for the allocation of a European fund specifically dedicated to this transition, because only in this way can concrete support be given to investments and the productive reconversion of companies that are having to face this enormous challenge, as well as an acceleration and the setting of certain targets for the development of the infrastructural network, an essential element for the success of the energy transition."

In Italy, the volumes totaled in January 2023 amounted to 128,437 (+19%). According to ISTAT estimates, in January the national consumer price index recorded an increase of 0.2% monthly and 10.1% on an annual basis (from +11.6% in the previous month). The decline in the inflation rate is mainly due to the strong slowdown on a trend basis in the

prices of regulated energy goods (from +70.2% to -10.9%) and, to a lesser extent, those of unregulated energy (from +63.3% to +59.6%), unprocessed food and recreational, cultural and personal care services. The price dynamics of unregulated energy is due to the slowdown in the prices of electricity on the free market (from +219.3% to +174.7%), of city gas and natural gas on the free market (from +134.9% to +117.9%), diesel for heating (+24.2% to +20.6%), other solid fuels (from +31.1% to +29.6%) and other fuels (from +6.1% to +5.2%; +0.3% since December); instead, the prices of Diesel for means of transport accelerated (from +9.5% to +13.9%; +4.6% the economic situation) and those of Petrol (which reversed the trend, rising from -2.7% to +2.4%; +5.8% on the month).

Analyzing the market by power supply, petrol cars see the January market increase by 15.5%, with a market share of 26.6%, while diesel cars grow by 21.4% compared to the same month in 2022, with a share of 18.8%. Alternative fuel cars represent 54.6% of registrations in the month of January alone and are up by 20%. Electrified cars are 44% of the January market, up 20.5%. Among these, mild and full hybrids increased by 24.7% in the month, with a market share of 36.7%. Registrations of rechargeable cars increased by 3.2% in the month (7.3% share): among these, electric cars have a share of 2.6% and decreased by 8.7% in the month in terms of volumes, while plug-in hybrids increased by 11.1% and accounted for 4.7% of the January market. Finally, gas-powered cars represent 10.5% of those registered in the first month of 2023, of which 10.3% is made up of LPG-powered cars (+31.8%) and 0.2% methane (-79.5%). The Stellantis Group recorded 156,553 registrations in Europe in January 2023 (-0.2%) with a market share of 17.2%.

Spain totals 64,147 registrations in January 2023, 51.4% more than in the same month last year (but -26% compared to January 2020). The Spanish automotive association ANFAC notes that the year opened with an increase

in sales of more than 50%, a good figure, but which should be considered in perspective. Indeed, the effects of the pandemic and the storm Filomena in January of previous years distorted the reality of the vehicle market in Spain. The relevant fact is that the market is still 26% below the figures of January 2020, pre-Covid19. 2023 will be a key year to propel the recovery of the automotive sector. Sales to private individuals are still very low and it remains to be seen how much of the January increase is due to vehicles not delivered in the last months of 2022. If it is true that rising inflation is an important factor influencing purchasing decisions of households, it is therefore necessary to put in place measures which serve as an incentive, both from an economic and fiscal point of view, to alleviate this inflationary pressure. 2023 therefore presents itself as a complex year, a year in which political decisions will be fundamental for the future of the industry and its employees. In detail, according to the sales channels, the January market is broken down as follows: 32,040 sales to individuals (+48.6%), 27,962 sales to companies (+45.6%) and 4,145 sales for hire (+157.5 %). Petrol cars represent 40.3% of the January market (+59.4%). Next, non-rechargeable hybrid cars represent 32.6% of the market for the month (+59.3%). Diesel cars accounted for 13.1% of the January market (+13.1%), followed by plug-in hybrids (6.4% share for the month and +28.2% on last year), electric cars (4.7% in the month +72% compared to January 2022) and from gas-powered cars (2.8% market share). Average CO<sub>2</sub> emissions in January remain almost stable at 118.3 g/km, 0.1% less than in January 2022.

In France, in January 2023, there were 111,939 new registrations, up by 8.8% compared to January 2022. In January 2023, diesel and mild-hybrid cars still fell. All other supplies are on the rise instead. Electric cars have a market share of 13.1% in the month, while 12 months ago they had 9.9%.

In the German market, 179,247 units were registered in January, down by 2.6% (but -33% compared to Janu-

ary 2019). Domestic orders, in January 2023, are down again, -37% on an annual basis. Alternative engines open 2023 with a contraction in volumes: hybrid cars (-6.2%) represent 28.3%, of which 4.9% are plug-in hybrids (-53.2%), while electric cars (BEV) recorded a drop of 13.2%, with a share of 10.1%. Finally, LPG cars (-32.7%) represent 0.6% of the market and natural gas cars (-47.8%) 0.1%. The average CO<sub>2</sub> emissions of newly registered cars increase by 5.8% in January 2023 and stand at 131 g/km.

Lastly, the English market totaled 131,994 new cars registered in January, with a growth of 14.7% compared to the same month last year, thus recording the sixth consecutive increase. The good start to the year is reflected in the latest market forecasts, which estimate 1.79 million new car registrations in 2023, an increase of 11.1% compared to 2022, but still well below the levels of the 2019. The British Automotive Association SMMT notes that the automotive industry is already growing above the national trend and is ready, in the right context, to accelerate the decarbonisation of the British economy. The industry and the market are in transition, but fragile due to the difficult economic outlook, the rising cost of living and consumer uncertainty about new technologies. We need a government that reaffirms its commitment to Net Zero and defines measures to promote the green growth of the sector and of the nation. During the month, fleet registrations grew by 36.8%, while cars registered to private individuals decreased by 4.3% and those registered to companies recorded an increase of 45.6%. Sales of electric vehicles maintain a positive trend: +19.8% and a market share of 13.1% in January. Plug-in hybrids (PHEV) remain substantially stable (+0.7%), but hold a 6.9% share, 7.9% lower than in January 2022. The decline in diesel cars does not stop (-12.1% in the month, with a share that drops to 4%), while petrol cars record 14.6% more volumes than in January 2022, reaching the same market share of 44.7% (from: ANFIA Press Release, February 21<sup>st</sup>, 2023).

## VARIE OTHERS

### USA: le ferrovie merci annunciano misure di sicurezza fondamentali per ridurre gli incidenti

L'industria ferroviaria del trasporto merci annuncia una prima serie di passi verso un futuro senza incidenti e senza feriti, un futuro in cui ciò che è accaduto nell'Est Palestine (Stato dell'Ohio) non accadrà mai più. L'industria ritiene che il deragliamento del 3 febbraio e le sue conseguenze richiedano allo stesso modo le ferrovie e gli spedizionieri di guidare con azioni che ripristinino la fiducia e che faranno la differenza nella marcia verso lo zero.

#### • Rilevatori – Spaziatura

L'industria ha da tempo riconosciuto il rischio rappresentato dal riscaldamento delle boccole e ha installato volontariamente migliaia di rilevatori di cuscinetti caldi (HBD) lungo la rete ferroviaria. Le ferrovie hanno anche installato volontariamente sensori acustici, che possono rilevare potenziali problemi dal rumore creato dai cuscinetti che iniziano a cedere. Per oltre tre decenni, le ferrovie di Classe I hanno volontariamente distanziato gli HBD a non più di quaranta miglia l'uno dall'altro su tratte chiave, che sono direttrici su cui viaggiano merci particolarmente pericolose. Negli ultimi anni, tutte le ferrovie di Classe I hanno ridotto la loro spaziatura HBD significativamente al di sotto del criterio delle 40 miglia. Tutte le ferrovie di Classe I hanno ora accettato di andare oltre e stanno immediatamente iniziando a installare HBD aggiuntivi lungo i loro percorsi chiave, con l'obiettivo di raggiungere una distanza media di 15 miglia, a meno che il percorso non sia dotato di capacità di rilevamento acustico o altra tecnologia simile. Ciò equivarrà allo spiegamento di circa 1.000 nuovi HBD. Un percorso contenente la capacità di rilevamento acustico o altra tecnologia simile deve mantenere una distanza HBD massima non superiore a 20 miglia ove possibile a causa del terreno e delle condizioni operati-

ve. Gli HBD non operativi sulle rotte principali genereranno avvertimenti di incidente critico e avranno la priorità per l'avviso e la riparazione senza indebito ritardo.

- Rivelatori – Nuova soglia di azione

Le ferrovie di Classe I si impegnano a fermare i treni e ispezionare i cuscinetti ogni volta che la lettura della temperatura da un HBD supera i 170° sopra la temperatura ambiente. Questa azione stabilisce un nuovo standard industriale per l'arresto dei treni e l'ispezione dei cuscinetti.

- Rivelatori – Analisi dei trend condivisi

L'analisi dei dati di tendenza da più HBD può rivelare un problema di cuscinetto prima che venga raggiunta una soglia di temperatura assoluta. Sebbene gli HBD siano in uso da molto tempo, è relativamente recente che il software e l'elaborazione dei dati hanno portato alla capacità di identificare in modo proattivo i cuscinetti che non hanno ancora superato le soglie di temperatura assoluta ma che, sulla base dei dati di tendenza HBD, possono diventare problematici e dovrebbe essere affrontato. Ogni ferrovia di classe I ora utilizza l'analisi delle tendenze, ma ci sono una varietà di approcci impiegati dalle ferrovie di classe I per raggiungere questo obiettivo. Le ferrovie di Classe I stanno rivedendo i programmi di analisi delle tendenze che ciascuna utilizza e hanno preso di mira il 31 marzo per arrivare a raccomandazioni sull'uso delle analisi delle tendenze.

- Sistema confidenziale di segnalazione delle chiamate ravvicinate (C3RS)

Come delineato in una recente lettera al Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti (USDOT), tutte e sette le ferrovie di Classe I stanno aderendo al programma volontario della FRA per integrare i propri programmi per la segnalazione riservata di problemi di sicurezza.

- Formazione

Nel 2023, le ferrovie addestreranno circa 20.000 soccorritori nelle co-

munità locali in tutto il paese sulla mitigazione degli incidenti. Inoltre, l'industria faciliterà la formazione di 2.000 primi soccorritori presso la struttura del *Security and Emergency Response Training Center (SERTC)* in Colorado, che include una migliore pianificazione dello scenario e formazione presso una nuova struttura. Il programma di fama mondiale di SERTC offre un'esperienza coinvolgente con scenari di formazione su vasta scala che preparano i primi soccorritori per le emergenze del trasporto di superficie nel mondo reale. Il SERTC è membro del *National Domestic Preparedness Consortium (NDPC)*, che finanzia interamente i primi soccorritori locali, statali, tribali e territoriali per frequentare uno qualsiasi dei corsi certificati DHS/FEMA del SERTC.

- AskRail

L'industria sta espandendo i suoi sforzi per mettere l'app AskRail (che fornisce informazioni in tempo reale sui contenuti di ogni vagone di un treno e sulla gestione sicura di tali contenuti in caso di incidente) nelle mani di ogni primo soccorritore direttamente mirare ai centri di comunicazione di emergenza per promuovere un accesso più ampio rispetto a fare affidamento esclusivamente sui singoli download. Le ferrovie stanno prendendo di mira anche tutte le 50 associazioni statali dei vigili del fuoco. In caso di successo, queste misure dovrebbero aumentare notevolmente il numero di primi soccorritori che hanno accesso ad AskRail, con l'obiettivo di raddoppiare il numero di primi soccorritori che hanno accesso allo strumento entro la fine del 2023.

- Miglioramento del carro-cisterna

A seguito di un avviso di sicurezza dell'NTSB che aumenta il "potenziale per alcuni gruppi di passaggi con coperci protettivi in alluminio di fondersi se esposti a calore estremo come sperimentato in una situazione di incendio controllato", il comitato dei carri cisterna dell'AAR sta accelerando il lavoro di una task force dedicata che ha studiato l'uso di guarnizioni resistenti al calore per serbatoi che

trasportano liquidi infiammabili. La task force, composta da ferrovie, proprietari di attrezzature e produttori di carri cisterna, amplierà il suo campo di applicazione per considerare tutti i miglioramenti delle prestazioni antincendio delle attrezzature di servizio.

"Ferrovie sane sono essenziali per l'economia degli Stati Uniti e operazioni sicure in modo coerente e affidabile sono essenziali per ferrovie sane", ha affermato I. JEFFERIES, presidente e CEO dell'*Association of American Railroads (AAR)*. "La nostra lunga storia di impiego volontario di misure di sicurezza che vanno al di là dei requisiti federali dimostra la nostra fede in questo principio. Mentre continueremo a seguire da vicino le indagini in corso del *National Transportation Safety Board* in Ohio e riconosceremo il suo approccio deliberato, metodico e basato sui fatti, le ferrovie si impegnano a prendere le misure appropriate ora".

AAR ha rilasciato dati che mostrano che le ferrovie sono molto sicure e stanno diventando sempre più sicure. Ciò è particolarmente vero per il trasporto di materiali pericolosi, dove il tasso di incidenti è diminuito del 78% dal 2000. Gli incidenti principali sono diminuiti del 44% nello stesso periodo e hanno raggiunto il minimo storico nel 2022.

"La ferrovia è indiscutibilmente il modo più sicuro per spostare merci pericolose", ha aggiunto JEFFERIES. "Tuttavia, comprendiamo appieno che questi dati non confortano i residenti della Palestina orientale e che la fiducia del pubblico deve essere ripristinata attraverso l'azione. Fino a quando non raggiungeremo il nostro obiettivo di zero, manterremo il nostro feroce impegno per arrivarci".

Durante la partecipazione alle discussioni sulle politiche pubbliche, le ferrovie incoraggiano i responsabili politici ad adottare un approccio obiettivo e basato sui dati. Le azioni politiche intraprese in modo riflessivo che probabilmente non porteranno a significativi vantaggi in termini di sicurezza potrebbero avere un'ampia gamma di conseguenze economi-



che e ambientali non intenzionali e un impatto negativo sulla circolazione sicura di tutte le merci, compresi i materiali pericolosi.

Nel frattempo, il Congresso e l'USDOT possono svolgere un ruolo chiave nella promozione sia del SERTC che di AskRail, anche attraverso un'estensione del raggio d'azione a stati e contee. È necessario un approccio completo (da: Comunicato Stampa American Association of Railroads, 8 marzo 2023).

### **USA: Freight Railroads Announce Key Safety Measures in Drive to Zero Accidents**

*The freight rail industry is announcing an initial set of steps it is taking in its drive toward a future with zero incidents and zero injuries, one where what happened in East Palestine (Ohio State) never happens again. The industry believes that the February 3<sup>rd</sup> derailment and its aftermath require railroads and freight shippers alike to lead with actions that restore trust and that will make a difference in the march toward zero.*

#### • Detectors – Spacing

*The industry has long recognized the risk posed by hot bearings and voluntarily installed thousands of hot bearing detectors (HBDs) across the railroad network. The railroads have also voluntarily installed acoustic bearing detectors, which can ascertain potential problems from the noise created by bearings that are starting to fail. For over three decades, the Class I railroads have voluntarily spaced HBDs no more than forty miles apart on key routes, which are routes over which commodities that are particularly hazardous travel. In recent years, all the Class I railroads have reduced their HBD spacing significantly below the 40-mile criterion. All Class I railroads have now agreed to go further and are immediately beginning to install additional HBDs across their key routes, with the goal of achieving average spacing of 15 miles, except if the route is equipped with acoustic bearing detection capability or other similar technology. This will amount to the*

*deployment of approximately 1,000 new HBDs. A route containing acoustic bearing detection capability or other similar technology shall maintain maximum HBD spacing not to exceed 20 miles where practical due to terrain and operating conditions. Inoperative HBDs on key routes will generate critical incident tickets and be prioritized for dispatch and repair without undue delay.*

#### • Detectors – New Action Threshold

*The Class I railroads commit to stopping trains and inspecting bearings whenever the temperature reading from an HBD exceeds 170° above ambient temperature. This action establishes a new industry standard for stopping trains and inspecting bearings.*

#### • Detectors – Shared Trending Analysis

*Analysis of trending data from multiple HBDs can reveal a bearing problem before an absolute temperature threshold is reached. While HBDs have been in use for a long time, it is relatively recently that software and data processing have led to the ability to proactively identify bearings that have not yet exceeded absolute temperature thresholds but that, based on HBD trending data, may become problematic and should be addressed. Each Class I railroad now uses trending analysis, but there are a variety of approaches employed by the Class I railroads to accomplish this goal. The Class I railroads are reviewing the trending analyses programs each uses and have targeted March 31 to arrive at recommendations regarding the use of trending analyses.*

#### • Confidential Close Call Reporting System (C3RS)

*As outlined in a recent letter to the U.S. Department of Transportation (USDOT), all seven Class I railroads are joining the FRA's voluntary program to supplement their own programs for confidential reporting of safety issues.*

#### • Training

*In 2023, the railroads will train roughly 20,000 first responders in*

*local communities across the country on accident mitigation. In addition, the industry will facilitate the training of 2,000 first responders at the Security and Emergency Response Training Center (SERTC) facility in Colorado, which includes enhanced scenario planning and training at a new facility. SERTC's world-renowned program offers an immersive experience with full-scale training scenarios that prepare first responders for real-world surface transportation emergencies. SERTC is a member of the National Domestic Preparedness Consortium (NDPC), which fully funds local, state, tribal and territorial first responders to attend any of SERTC's DHS/FEMA-certified courses.*

#### • AskRail

*The industry is expanding its efforts to get the AskRail app (which provides real-time information about the contents of every car in a train and the safe handling of those contents in the event of an accident) into the hands of every first responder by directly targeting emergency communication centers to promote broader access versus relying solely on individual downloads. Railroads are also targeting all 50 state fire associations. If successful, these measures should dramatically increase the number of first responders that have access to AskRail, with a goal of doubling the number of first responders who have access to the tool by the end of 2023.*

#### • Tank Car Improvement

*Following a safety advisory from the NTSB raising the "potential for certain manway assemblies with aluminum protective housing covers to melt when exposed to extreme heat as experienced in a pool fire situation," the AAR's Tank Car Committee is accelerating the work of a dedicated task force that has been investigating the use of heat-resistant gaskets for tanks transporting flammable liquid. The task force, comprised of railroads, equipment owners and tank car manufacturers, will expand its scope to consider all fire performance improvements to service equipment.*

*"Healthy railroads are essential to the U.S. economy, and consistently and reliably safe operations are essential to healthy railroads," said Association of American Railroads (AAR) President and CEO I JEFFERIES. "Our long history of voluntarily employing safety measures that go above and beyond federal requirements proves our belief in that principle. While we will continue to follow the National Transportation Safety Board's ongoing investigation in Ohio closely and recognize its deliberate, methodical, and fact-based approach, railroads are committed to taking appropriate steps now."*

*AAR released data showing that*

*railroads are very safe and getting safer. This is especially true for hazardous material transportation, where the accident rate is down 78 percent since 2000. Mainline accidents are down 44 percent in that same period and reached an all-time low in 2022.*

*"Rail is indisputably the safest way to move dangerous commodities," added JEFFERIES. "Yet we fully appreciate that these data do not comfort the residents of East Palestine and that public trust must be restored through action. Until we achieve our goal of zero, we will maintain our fierce commitment to getting there."*

*While participating in public policy*

*discussions, railroads encourage policymakers to take an objective, data-driven approach. Policy actions taken reflexively that are not likely to achieve meaningful safety benefits could have a wide range of unintended economic and environmental consequences and a negative impact on the safe movement of all goods, including hazmat.*

*Congress and the USDOT can play a key role in the meantime in promoting both SERTC and AskRail, including through expanded outreach to states and counties. An all-the-above approach is needed (from: American Association of Railroads Press Release, March 8<sup>th</sup>, 2023).*