

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

Massimiliano BRUNER

### **TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION**

#### **Regno Unito: nuovo contratto per la costruzione di treni interurbani a batteria**

Arriva Group ha annunciato un ordine per nove treni ibridi a batteria all'avanguardia (Fig. 1) per sostituire l'intera flotta di Grand Central, dando un forte impulso alle economie regionali e offrendo ai passeggeri opzioni di viaggio più comode e più ecologiche.

L'ordine per 45 carrozze "tri-mode" Hitachi Rail, che offrono la flessibilità di viaggiare su binari elettrificati e non elettrificati, insieme a un contratto di manutenzione decennale, rappresenta un investimento di circa 300 milioni di sterline. Tri-mode significa che i treni possono essere alimentati a elettricità, batterie o diesel.

Questo accordo fa seguito all'approvazione da parte dell'autorità di regolamentazione ferroviaria per l'estensione dei diritti di accesso ai binari per i servizi esistenti di Grand Central fino al 2038, con l'investimento che rafforza l'impegno a lungo termine di Arriva nei confronti delle ferrovie del Regno Unito e per la fornitura di soluzioni di trasporto pubblico sostenibili alle comunità di tutto il paese e di tutta Europa.

I treni saranno prodotti nello stabilimento Hitachi di Newton Aycliffe, contribuendo a salvaguardare posti di lavoro e competenze presso la sede produttiva britannica. Nel frattempo, la componente batterie dell'ordine apre una nuova opportunità di produzione avanzata per lo stabilimento

e per una più ampia catena di fornitura. L'ordine supporta sia la strategia industriale del governo britannico che la sua missione per la crescita economica, consolidando il ruolo del Nord Est come hub per le batterie del Regno Unito.

I nuovi treni aumenteranno il numero di posti a sedere del 20%, il che significa che 400.000 posti aggiuntivi all'anno saranno disponibili per i passeggeri che viaggiano tra il Nord Est, lo Yorkshire e Londra. Grazie alla loro capacità trimodale, i treni potrebbero essere utilizzati su altre tratte in futuro. Si prevede inoltre che ridurranno sia le emissioni che il rumore.

I treni saranno consegnati nel 2028 nell'ambito di un contratto di leasing decennale, in partnership e finanziato da Angel Trains.

A. FURLONG, Amministratore Delegato di Arriva UK Trains, ha dichiarato: "Questo importante investimento sottolinea il nostro impegno nel mercato britannico. Siamo orgogliosi di collegare le comunità meno servite con i centri regionali e nazionali, contribuendo a rendere il viaggio in treno sostenibile la scelta più semplice. Questi treni, i migliori della categoria e più ecologici, offriranno viaggi più confortevoli e un cambiamento radicale nella capacità dei nostri popolari servizi Grand Central. Non vediamo l'ora di annunciare ulteriori ordini di materiale rotabile, creando posti di lavoro e maggiori benefici economici, man mano che la nostra rete crescerà".

Il Segretario di Stato per i Trasporti, H. ALEXANDER MP, ha dichiarato: "A soli quattro mesi da quando il Primo Ministro e io abbiamo accolto con favore un accordo significativo per Hi-

tachi e la sua forza lavoro a Newton Aycliffe, questo nuovo investimento da 300 milioni di sterline segna un ulteriore passo avanti per garantire il futuro della produzione ferroviaria nel Nord-Est. Questo storico accordo è la prova che il nostro Piano per il Cambiamento sta dando risultati, creando il giusto ambiente per gli investimenti, che a sua volta sostiene posti di lavoro altamente qualificati, stimola la crescita economica e apporta un reale miglioramento alla vita delle persone. Questa nuova tecnologia per le batterie non solo offrirà viaggi più ecologici ai passeggeri, ma migliorerà anche le competenze della forza lavoro e creerà posti di lavoro a prova di futuro qui a Newton Aycliffe, mentre continuiamo a realizzare una ferrovia adatta al XXI secolo".

Il sindaco del Nord-Est, K. McGUINNESS, ha dichiarato: "Una delle mie priorità assolute, come sindaco, è stata garantire il futuro di Hitachi nella contea di Durham e, di conseguenza, il lavoro di centinaia di persone che lavorano nello stabilimento di Newton Aycliffe. L'annuncio odierno, che conferma un nuovo ordine da 300 milioni di sterline da parte di Arriva per treni all'avanguardia, è solo l'ultimo segnale del nostro successo. Questa è un'ottima notizia per Hitachi e la sua forza lavoro altamente qualificata, a dimostrazione della reale fiducia nella produzione avanzata nel Nord-Est dell'Inghilterra. Sono orgoglioso di poter affermare che nel prossimo futuro l'intera flotta della Grand Central, che collega Sunderland a York e Londra, sarà costruita con orgoglio nella nostra regione."

J. BREWIN, Direttore Generale di Hitachi Rail per Regno Unito e Irlanda, ha dichiarato: "Mentre celebriamo i 200 anni dalla nascita della ferrovia moderna nel Nord-Est, è simbolico che a Newton Aycliffe vengano sviluppati treni a batteria innovativi". La capacità dei treni a batteria di offrire viaggi più economici, più ecologici e più affidabili significa che stiamo aprendo una nuova opportunità di produzione avanzata per il settore ferroviario. Dopo il successo della sperimentazione di questa

pionieristica tecnologia a batteria lo scorso anno, Arriva e Angel Trains stanno trasformando l'investimento di 17 milioni di sterline di Hitachi in R&S nel primo ordine di treni a batteria da costruire nel Regno Unito.

D. JORDAN, COO di Angel Trains, ha dichiarato: "Il nostro investimento multimilionario in questi treni trimodali all'avanguardia offrirà vantaggi significativi ai passeggeri di Grand Central, collegando le comunità del Nord dell'Inghilterra e stimolando una crescita economica essenziale. Quest'ultimo sviluppo si basa sullo slancio creato dalla conclusione positiva della nostra sperimentazione a batteria con Hitachi Rail alla fine dello scorso anno e dimostra il potenziale trasformativo della tecnologia a batteria sia nelle flotte esistenti che in quelle nuove".

Questa tecnologia pionieristica ridurrà le emissioni e il consumo di carburante di circa il 30%. I treni possono entrare e uscire dalle stazioni in modalità batteria a zero emissioni, contribuendo a migliorare la qualità dell'aria e a ridurre il rumore nei centri urbani. I nuovi treni includeranno il 20% di posti a sedere in più rispetto al materiale rotabile esistente, contribuendo a soddisfare la crescente domanda dei passeggeri e incoraggiando il passaggio al trasporto pubblico. I viaggiatori beneficeranno inoltre di un maggiore spazio per i bagagli, di prese elettriche integrate nei sedili e di un sistema di prenotazione elettronico. Arriva ha accolto con favore la rapida decisione dell'autorità di regolamentazione, l'ORR (Office of Rail and Road), e il sostegno del Dipartimento dei Trasporti e di Network Rail per l'estensione dei diritti di accesso ai binari. Ha altre due richieste in sospeso attualmente in fase di valutazione che, se accolte, estenderebbero le tratte esistenti per portare servizi ferroviari diretti alle comunità sottoservite del Regno Unito. Il Gruppo ha anche un'opzione per l'acquisto di altri treni se le richieste vengono approvate.

- Nota per i lettori:

L'ordine sul materiale rotabile fa seguito all'approvazione da parte



(Fonte - Source: Hitachi Rail)

Figura 1 – Rappresentazione artistica del treno Tri-mode con livrea Grand Central.

*Figure 1 – Artists' impression of Tri-mode train with Grand Central Livery.*

dell'Office of Rail and Road (ORR) della richiesta di Arriva di estendere i diritti di accesso ai binari esistenti per Grand Central fino al 2038.

Grand Central gestisce i servizi sulla linea principale della costa orientale dal 2007 come operatore ad accesso libero, il che significa che non riceve finanziamenti o sussidi governativi.

Arriva ha formalmente presentato all'ORR una richiesta per estendere i suoi servizi Grand Central al Lincolnshire a partire dal 2026, fornendo il primo servizio ferroviario diretto da Cleethorpes a Londra dal 1992. Sta inoltre cercando di ottenere l'approvazione per le proposte di due servizi di andata e ritorno giornalieri aggiuntivi tra Bradford e Londra e un servizio di andata e ritorno la mattina presto e la sera tardi da York a Londra, insieme ai servizi per Seaham, nella contea di Durham, che rappresenterebbe il primo e unico collegamento diretto della città con la capitale.

Gli operatori ferroviari del Gruppo Arriva includono Grand Central, Chiltern Railways, CrossCountry e Arriva Rail London. È l'unico gruppo proprietario con esperienza in tutte le tipologie contrattuali attualmente

in uso sulle ferrovie britanniche, inclusi i contratti ferroviari nazionali, un contratto di concessione e una società ad accesso aperto. Arriva supporta inoltre la manutenzione critica del materiale rotabile tramite Arriva Train Care e fornisce servizi di sostituzione ferroviaria tramite Arriva Road Transport Solutions. Possiede inoltre una piattaforma digitale di biglietteria intelligente, Arriva Customer Engine. Hitachi Rail e Angel Trains hanno sperimentato con successo la tecnologia tri-mode sulla rete ferroviaria del Regno Unito nel 2024. Ulteriori informazioni sulla sperimentazione e sulle potenzialità della tecnologia tri-mode sono disponibili qui (Da: *Comunicato Stampa Gruppo Hitachi*, 3 aprile 2025).

### **United Kingdom: new contract to build intercity battery trains**

*Arriva Group announced an order for nine cutting-edge battery hybrid trains (Fig. 1) to replace its entire Grand Central fleet, providing a major boost to regional economies and offering passengers more comfortable, greener travel options.*

*The order for 45 Hitachi Rail 'tri-mode' cars, which have the flexibility to run on electrified and non-electrified*

tracks, along with a 10-year maintenance contract, represents an investment of around £300 million. Tri-mode means the trains can be powered using electricity, battery or diesel.

It follows approval by the rail regulator for extended track access rights for Grand Central's existing services through to 2038, with the investment underpinning Arriva's long-term commitment to UK rail and to delivering sustainable public transport solutions to communities up and down the country and across Europe.

The trains will be manufactured at Hitachi's Newton Aycliffe factory, helping to protect jobs and skills at their UK manufacturing base. Meanwhile, the battery element of the order unlocks a new advanced manufacturing opportunity for the factory, and wider supply chain. The order supports both the UK Government's Industrial Strategy and mission for economic growth, cementing the North East's role as UK battery hub.

The new trains will increase seat numbers by 20 per cent which means 400,000 additional seats per year will be available to passengers travelling between the Northeast, Yorkshire and London. Because of their tri-mode capability the trains could be used on other routes in the future. They are also expected to reduce both emissions and noise.

The trains will be delivered in 2028 under a 10-year leasing arrangement, in partnership and financed by Angel Trains.

A. FURLONG, Managing Director of Arriva UK Trains, said: "This major investment underscores our commitment to the UK market. We are proud to connect under-served communities with regional and national centres, helping make sustainable train travel the easy choice. These best-in-class, greener trains will deliver more comfortable journeys and a step-change in capacity on our popular Grand Central services. We look forward to announcing further rolling stock orders, providing jobs and wider economic benefits, as and when our network grows."

Secretary of State for Transport, H.

ALEXANDER MP, said: "Just four months since the Prime Minister and I welcomed a significant deal for Hitachi and its workforce in Newton Aycliffe, this new £300m investment marks yet another step forward in securing the future of rail manufacturing in the North East. The landmark deal is proof that our Plan for Change is delivering results – creating the right environment for investment, which in turn supports high-skilled jobs, drives economic growth and delivers real improvement in people's lives. Not only will this new battery technology deliver greener journeys for passengers, but it will also boost skills for the workforce and futureproof jobs here in Newton Aycliffe as we continue to deliver a railway fit for the 21<sup>st</sup> century."

North East Mayor, K. MCGUINNESS, said: "I made it one of my first priorities as Mayor to secure the future of Hitachi in Country Durham, and with that the jobs of hundreds of people who work at the Newton Aycliffe plant. Today's announcement confirming a new £300m order by Arriva for state-of-the-art trains is just the latest sign we are succeeding. This is great news for Hitachi and its highly skilled workforce, showing there's real confidence in advanced manufacturing in North East England.

"I'm so proud to say that in the very near future, the entire Grand Central fleet which links Sunderland to York and London will have been proudly built in our region."

J. BREWIN, Hitachi Rail Chief Director of UK & Ireland, said: "As we celebrate 200 years since the birth of the modern railway in the North East, it's symbolic that innovative battery trains are being developed in Newton Aycliffe. Battery trains' ability to deliver cheaper, greener, and more reliable journeys means we are unlocking a new advanced manufacturing opportunity for rail today. Following the successful trial of this pioneering battery technology last year, Arriva and Angel Trains are transforming Hitachi's £17 million R&D investment into the first battery train order to be built in the UK."

D. JORDAN, COO of Angel Trains, said: "Our multimillion-pound in-

vestment into these state-of-the-art tri-mode trains will deliver significant benefits for Grand Central passengers, connecting communities across the North of England and driving essential economic growth. This latest development builds on the momentum created by the successful conclusion of our battery trial with Hitachi Rail at the end of last year and demonstrates the transformative potential of battery technology in both existing and new fleets."

The pioneering technology will cut emissions and fuel consumption by around 30 per cent. The trains can enter and exit stations in zero-emission battery mode, helping improve air quality and reduce noise in urban centres. The new trains will include 20 per cent more seats than existing rolling stock, helping to meet increased passenger demand and encouraging the switch to public transport. Travelers will also benefit from more luggage storage, in-seat power and an electronic reservation system.

Arriva has welcomed the swift decision-making by the regulator, the ORR (Office of Rail and Road) and the backing of the Department for Transport and Network Rail to extend its track access rights. It has two further outstanding applications currently under consideration, which if granted, would extend existing routes to bring direct rail services to under-served communities in the UK. The Group also has an option to buy more trains if applications are approved.

- Note to Readers:

The rolling stock order follows approval by the Office of Rail and Road (ORR) of Arriva's application to extend existing track access rights for Grand Central until 2038.

Grand Central has been running services on the East Coast mainline since 2007 as an open access operator, which means it receives no government funding or subsidy.

Arriva formally applied to the ORR to expand its Grand Central Services into Lincolnshire from 2026, providing the first direct train service from Cleethorpes to London since 1992. It is

*also seeking approval for proposals for two extra daily return services between Bradford and London and an early morning and late evening return from York to London, together with services to Seaham in County Durham, which would be the town's first and only direct connection to the Capital.*

*Arriva Group's train operators include Grand Central, Chiltern Railways, CrossCountry and Arriva Rail London. It is the only owning group with experience of all contract types currently in use on Britain's railway, including national rail contracts, a concessionary contract and an open access company. Arriva also supports the critical maintenance of rolling stock through Arriva Train Care and provides rail replacement services through Arriva Road Transport Solutions. It also owns a digital smart ticketing platform, Arriva Customer Engine.*

*Hitachi Rail and Angel Trains successful trialed the tri-mode technology on the UK rail network in 2024. More information on the trial and the capabilities of tri-mode technology can be viewed here (From: Hitachi Group Press Release, April 3<sup>rd</sup>, 2025).*

### **TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION**

#### **Germania: nuovi equipaggiamenti digitali per l'esercizio della S-Bahn di Amburgo**

Alstom ha firmato un contratto con la S-Bahn di Amburgo per l'ammmodernamento tecnologico di 82 treni di tipo BR 490. I treni della S-Bahn saranno dotati del Sistema Europeo di Controllo dei Treni (ETCS - European Train Control System) e della moderna tecnologia ATO (Automated Train Operation) per la gestione automatizzata dei treni. Ciò include la gestione semiautomatica dei treni con GoA2 (Grade of Automation, GoA2 sta per "semi-automatized train operations with macchinista a bordo"). Il valore del contratto supera i 60 milioni di euro.

Alstom equipaggerà quattro veicoli prototipo con unità ETCS Onvia e tecnologia ATO entro il 2029 e li ri-omologa. Questo lavoro sarà eseguito presso la sede Alstom di Hennigsdorf. Il contratto include anche la fornitura delle attrezzature tecniche per il retrofit dei restanti 78 treni. Alstom supporterà inoltre il processo di retrofitting seriale, che sarà eseguito da Deutsche Bahn. Gli 82 treni della S-Bahn fanno parte del primo lotto di treni BR 490 ordinato nel 2013. Sessantaquattro treni della S-Bahn del secondo lotto sono dotati fin dall'inizio di ETCS e ATO in fabbrica. In futuro, l'intera flotta di BR 490 della S-Bahn di Amburgo sarà pronta per le operazioni ferroviarie digitali.

“La combinazione di digitalizzazione e automazione è la chiave per una mobilità ferroviaria più green. Permette intervalli di percorrenza più brevi e un numero maggiore di passeggeri, riducendo al contempo il consumo energetico. In questo modo, la tutela del clima e il passaggio della mobilità alla ferrovia vanno di pari passo”, afferma T. DAWIDOWSKY, Presidente della regione Europa Centrale e Settentrionale di Alstom. “Con questo progetto, la S-Bahn di Amburgo sta dando un contributo importante alla digitalizzazione del sistema ferroviario in Germania. Alstom supporta questo impegno con competenza, esperienza e tecnologie all'avanguardia.”

J. SCHRÖDER, Presidente del Consiglio di Amministrazione di S-Bahn Hamburg, ha dichiarato: “Con la completa digitalizzazione di S-Bahn Hamburg, stiamo definendo nuovi standard per il futuro del trasporto ferroviario. Sono lieto che siamo riusciti ad assicurarci un partner solido come Alstom per il retrofit degli ultimi 82 veicoli. La completa digitalizzazione della flotta rappresenta una pietra miliare per l'aumento della capacità, la migliore qualità e una maggiore efficienza nelle operazioni della S-Bahn. Un ringraziamento speciale va alla città di Amburgo e all'Autorità per i Trasporti e la Mobilità in Transizione per il loro for-

te impegno nei confronti di S-Bahn Hamburg”.

Con oltre 120 progetti ETCS in tutto il mondo, circa 24.800 unità di bordo Onvia Cab installate in oltre 200 tipologie di veicoli e oltre 13.300 km di binari attrezzati, Alstom è leader mondiale nella digitalizzazione del trasporto ferroviario. Onvia Cab è progettato per l'installazione e l'integrazione su tutti i tipi di nuovi treni e per il retrofit dei veicoli esistenti. Onvia Cab è compatibile con l'ultimo standard TSI 2023 al livello Baseline 3, garantendo compatibilità e conformità (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 10 aprile 2025).

#### **Germany: new equips in S-Bahn Hamburg for digital rail operations**

*Alstom has signed a contract with S-Bahn Hamburg for a technology upgrade of 82 S-Bahn trains of type BR 490. The S-Bahn trains will be equipped with the European Train Control System (ETCS - European Train Control System) and modern ATO (Automated Train Operation) technology for automated train operations. This involves semi-automated train operation with GoA2 (Grade of Automation, GoA2 stands for semi-automated train operations with driver on board). The contract value exceeds 60 million euros.*

*Alstom will equip four prototype vehicles with ETCS Onvia units and ATO technology by 2029 and re-homologate them. This work will be carried out at Alstom's Hennigsdorf location. The contract also includes the delivery of the technical equipment for the retrofit of the remaining 78 trains. Additionally, Alstom will support the serial retrofitting process, which will be carried out by Deutsche Bahn. The 82 S-Bahn trains are part of the first batch of BR 490 trains ordered in 2013. Sixty-four S-Bahn trains from the second batch are from the start equipped with ETCS and ATO in the factory. In the future, the entire BR 490 fleet of the Hamburg S-Bahn will be ready for digital rail operations.*

*“The combination of digitalisa-*

tion and automation is the key to more green mobility on rail. It allows shorter headways and higher passenger numbers while at the same time reducing energy consumption. This way, climate protection and the mobility shift to rail go hand in hand," says T. DAWIDOWSKY, President of the Central and Northern Europe region, Alstom. "With this project, the Hamburg S-Bahn is making an important contribution to the digitalisation of rail in Germany. Alstom supports this effort with expertise, experience, and cutting-edge technology."

J. SCHRÖDER, Chairman of the Management Board of S-Bahn Hamburg, said: "With the full digitalisation of S-Bahn Hamburg, we are setting new standards for the future of rail. I am pleased that we were able to secure a strong partner like Alstom for the retrofit of the last 82 vehicles. The full digitalisation of the fleet is a milestone for increased capacity, better quality, and much higher efficiency in S-Bahn operations. My special thanks go to the city of Hamburg and the Authority for Transport and Mobility Transition for their strong commitment to S-Bahn Hamburg."

With over 120 ETCS projects worldwide, around 24,800 Onvia Cab onboard units in over 200 vehicle types, and more than 13,300 kilometers of equipped tracks, Alstom is a global leader in the digitalisation of rail transport. Onvia Cab is designed for installation and integration on all types of new trains as well as for retrofitting existing vehicles. Onvia Cab is compatible with the latest, TSI 2023 standard at Baseline 3 level ensuring compatibility and compliance (From: Alstom Press Release, April 10<sup>th</sup>, 2025).

### **Turchia: RESA Yapi Elektromekanik A.S. installerà il primo sistema di catenaria aerea rigida per la nuova linea ad alta velocità**

Alstom ha firmato un accordo con RESA Yapi Elektromekanik A.S. per la fornitura del sistema di catenaria aerea rigida (ROCS) per una trat-

ta della nuova linea ferroviaria ad alta velocità (Fig. 2) della Turchia, tra Halkali e Kapikule. La linea farà parte della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T), 153 km di dorsale di trasporto integrata e sostenibile, strategica per lo sviluppo socio-economico dell'intera Unione Europea. Una volta completata, ridurrà la pressione sui sistemi di trasporto locali con un aumento dell'80% del traffico passeggeri e del 45% del trasporto merci, facilitando gli scambi tra le due aree della regione di Istanbul.

Alstom fornirà il sistema di alimentazione aerea lungo la galleria TBM, una galleria a doppio binario di circa 7 km per lato (14 km in totale) e 8,3 m di diametro, che passerà sotto aree residenziali e il lago Küçükçekmece. Questo progetto rappresenta la prima applicazione di un sistema di catenaria aerea rigida per una linea ad alta velocità in Turchia. Il sito Alstom di Valmadrera (Lecco) sarà responsabile della progettazione, produzione e fornitura dei componenti ROCS, con Alstom Algeria che parteciperà alla progettazione dell'installazione della catenaria sulla linea.

"Siamo orgogliosi di fornire il primo sistema di catenaria aerea rigida per la nuova linea ad alta velocità in Turchia", ha dichiarato E. GINO, Direttore del sito Alstom di Valmadrera. "Questo contratto dimostra non solo l'eccellenza e l'approccio innovativo del nostro sito, ma riconosce anche

il nostro impegno nella modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria a livello globale, contribuendo ad avvicinare ulteriormente l'Europa al resto del mondo."

Il ROCS di Alstom è una soluzione efficiente ed economica per la catenaria aerea rigida, particolarmente adatta per spazi ristretti e retrofit di gallerie. È caratterizzato da un profilo conduttore in alluminio abbinato a un filo di contatto in rame, garantendo facilità di installazione e ridotta manutenzione. Il design compatto non solo offre elevate prestazioni, ma migliora anche la resistenza al fuoco. Il ROCS si integra facilmente con le linee esistenti e supporta diverse tensioni di alimentazione, rendendolo una scelta versatile per un'ampia gamma di applicazioni.

Da oltre un secolo, Alstom a Valmadrera (Lecco) è specializzata nella produzione di materiali per l'elettificazione delle principali linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie, esportati non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Lo stabilimento produce catenarie e componenti per l'elettificazione, morsetti per sottostazioni e linee di distribuzione elettrica, catenarie rigide per sistemi di alimentazione aerea, terze rotaie per linee metropolitane e APS (sistema di alimentazione dinamica a terra) per linee tranviarie, nonché alimentazione elettrica per carriponte (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 9 aprile 2025).



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 2 – Un esempio di installazione Alstom della catenaria rigida per esercizio AV.

Figure 2 – An example of Alstom installation of rigid catenary for HS operation.

**Turkey: RESA Yapi Elektromekanik A.S. will install the first Rigid Overhead Catenary System for new high-speed line**

Alstom has signed an agreement with RESA Yapi Elektromekanik A.S. to supply the Rigid Overhead Catenary System (ROCS) for a section of Türkiye's new high-speed railway line (Fig. 2) between Halkali and Kapikule. The line will be part of the Trans-European Transport Network (TEN-T), 153 km of integrated and sustainable transport backbone strategic for the socio-economic development of the entire European Union. Once completed, it will reduce the pressure on local transport systems with an 80% increase in passengers and 45% increase in freight, facilitating exchange between the two areas of the Istanbul region.

Alstom will provide the aerial feeding system along the TBM tunnel, a double-track tunnel of approximately 7 km each (14 km total) and 8.3 meters in diameter, which will pass under residential areas and Lake Küçükçekmece. This project represents the first Rigid Overhead Catenary System application for a high-speed line in Türkiye. The Alstom site in Valmadrera (Lecco) will be responsible for the design, production and supply of the ROCS components, with Alstom Algeria participating for the catenary installation design of the line.

"We are proud to supply the first Rigid Overhead Catenary System for Türkiye's new high-speed line," said E. GINO, Alstom Valmadrera Site Director. "This contract demonstrates not only the excellence and innovative approach of our Site but also recognises our commitment to modernising rail infrastructure globally, supporting to bring Europe even closer to the rest of the world."

Alstom's ROCS is an efficient and cost-effective solution for rigid overhead catenary, particularly suitable for confined spaces and tunnel retrofits. It features an aluminum conductor profile paired with a copper contact wire, ensuring both ease of installation and low maintenance. The compact design

not only offers high performance but also enhances fire resistance. ROCS integrates easily with existing lines and accommodates different supply voltages, making it a versatile choice for a wide range of applications.

For more than a century, Alstom in Valmadrera (Lecco) has specialised in the production of materials for the electrification of the main railway, metro and tram lines, exported not only in Italy, but all over the world. The site manufactures catenaries and components for electrification, clamps for substations and power distribution lines, rigid catenaries for aerial feeding systems, third rails for metro lines and APS (ground dynamic feeding system) for tramway lines, as well as electrical feeding for overhead cranes (From: Alstom Press Release, April 9<sup>th</sup>, 2025).

**Regno Unito-Francia: piano per lanciare un nuovo collegamento Alta Velocità Londra - Parigi**

Il Gruppo FS Italiane annuncia un piano per il lancio di un nuovo servizio ferroviario ad Alta Velocità che collegherà Londra e Parigi entro il 2029.

Con un investimento previsto di 1 miliardo di euro, il nuovo collegamento si inserisce tra gli obiettivi del Piano Strategico 2025-2029 che pone tra le priorità del Gruppo FS l'estensione dei collegamenti Alta Velocità in Europa. È stato siglato un Memorandum of Understanding (MoU) fra il Gruppo FS e il consorzio spagnolo Evolyn, guidato dalla famiglia Cosmen, che vanta una solida esperienza nella gestione e nell'espansione di progetti di mobilità, così da rafforzare ulteriormente il progetto di leadership nell'Alta Velocità europea.

"Questo investimento rappresenta un passo decisivo nella visione del Gruppo FS di costruire una rete ferroviaria europea più integrata, competitiva e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Piano Strategico 2025-2029, che pone un'attenzione sempre più ampia al trasporto dei passeggeri all'estero per accelerare lo sviluppo internazionale del Gruppo FS", ha di-

chiarato S. A. DONNARUMMA, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS. "L'alta velocità ferroviaria è la spina dorsale di una mobilità efficiente e rispettosa dell'ambiente e, espandendo la nostra presenza su corridoi chiave, non solo investiamo in infrastrutture e innovazione, ma anche nel futuro del trasporto europeo. Maggiore concorrenza contribuirà a creare un settore più efficiente e orientato ai clienti, offrendo una reale alternativa ai viaggi aerei".

L'obiettivo è aumentare così la competitività ferroviaria fra Londra e Parigi e il nuovo collegamento sarà servito con convogli ispirati al Frecciarossa, eccellenza del Made in Italy in termini di efficienza energetica, comfort e qualità del servizio.

L'annuncio arriva dopo la conferenza dell'Office of Rail and Road (ORR) del Regno Unito sulla possibilità di accesso al deposito di manutenzione di Temple Mills, consentendo così l'ingresso di un nuovo operatore fra Londra e Parigi.

La consolidata presenza di Ferrovie dello Stato Italiane sia in Francia, con Trenitalia France, sia nel Regno Unito, con Trenitalia UK, offre un vantaggio competitivo importante per entrare in questo corridoio strategico: il Gruppo potrà, infatti, offrire ai viaggiatori una maggiore offerta, un servizio sempre più di qualità e una biglietteria semplificata, sfruttando un marchio già conosciuto.

Dopo aver ottenuto le licenze e i permessi necessari in Francia, il Gruppo FS sta collaborando con i principali soggetti coinvolti per gestire gli aspetti regolatori e operativi. Attualmente sono in corso valutazioni tecniche per garantire un'integrazione ottimale dei nuovi servizi ad alta velocità tramite l'Eurotunnel e le reti ferroviarie di Regno Unito e Francia. Inoltre, la pianificazione operativa della capacità aggiuntiva nella stazione di St. Pancras è già in una fase avanzata, mentre si stanno valutando possibili fonti di finanziamento.

Il lancio ufficiale del servizio sarà determinato in base al completamento delle infrastrutture e delle autoriz-

zazioni tecniche e segnerà l'inizio di una nuova era di concorrenza e accessibilità nel panorama ferroviario europeo ad Alta Velocità.

- Il Gruppo FS in Francia e nel Regno Unito

In Francia, il Gruppo FS è stato il primo operatore alternativo sulla rete AV dal 2021 con il Frecciarossa Milano-Parigi, collegamento riattivato dal 1° aprile, dopo l'interruzione dovuta alla frana nella valle della Maurienne; con la gestione dei servizi navetta tra Parigi e Lione e, dal 15 giugno 2025, con il collegamento Frecciarossa tra Parigi e Marsiglia.

Con oltre tre milioni di passeggeri serviti e un tasso di soddisfazione del 98%, Ferrovie dello Stato Italiane si impegna a rafforzare ed espandere i propri corridoi esistenti per migliorare ulteriormente la connettività e la disponibilità dei servizi.

Il Gruppo FS vanta una presenza consolidata anche nel Regno Unito, dove è presente dal 2017 con l'acquisizione di c2c, ed è inoltre un partner chiave di Avanti West Coast con una partecipazione del 30% nella joint venture con FirstGroup, con cui collabora attivamente con il governo e le istituzioni per lo sviluppo e la promozione del progetto HS2.

Oltre al collegamento Londra – Parigi, il Gruppo FS sta studiando ulteriori opportunità di espansione dell'Alta Velocità in Europa. Sono in corso valutazioni per possibili estensioni del servizio Londra – Parigi attraverso Lille, Ashford, Lione, Marsiglia e Milano (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FS Italiane*, 8 aprile 2025).

### **UK-France: plan to launch a new High-Speed London-Paris link**

*FS Italiane Group announces a plan to launch a new High-Speed rail service that will connect London and Paris by 2029.*

*With an expected investment of 1 billion euros, the new connection is one of the objectives of the Strategic Plan 2025-2029 which places the extension of High-Speed connections in Europe*

*among the priorities of the FS Group. A Memorandum of Understanding (MoU) was signed between the FS Group and the Spanish consortium Evolyn, led by the Cosmen family, which boasts solid experience in the management and expansion of mobility projects, so as to further strengthen the leadership project in European High-Speed.*

*"This investment represents a decisive step in the FS Group's vision of building a more integrated, competitive and sustainable European rail network, in line with the objectives of the 2025-2029 Strategic Plan, which places an ever-increasing focus on passenger transport abroad to accelerate the international development of the FS Group", said S. A. DONNARUMMA, CEO and General Manager of the FS Group. "High-speed rail is the backbone of efficient and environmentally friendly mobility and, by expanding our presence on key corridors, we are not only investing in infrastructure and innovation, but also in the future of European transport. Greater competition will help create a more efficient and customer-oriented sector, offering a real alternative to air travel".*

*The aim is to increase rail competitiveness between London and Paris and the new connection will be served by trains inspired by the Frecciarossa, an example of Made in Italy excellence in terms of energy efficiency, comfort and quality of service.*

*The announcement comes after the UK Office of Rail and Road (ORR) confirmed that it would be able to access the Temple Mills maintenance depot, allowing a new operator to enter between London and Paris.*

*The consolidated presence of Ferrovie dello Stato Italiane both in France, with Trenitalia France, and in the UK, with Trenitalia UK, offers a significant competitive advantage to enter this strategic corridor: the Group will be able to offer travellers a greater range of services, an increasingly high-quality service and simplified ticketing, leveraging an already well-known brand.*

*Having obtained the necessary licences and permits in France, the FS Group is working with the main*

*stakeholders to manage the regulatory and operational aspects. Technical assessments are currently underway to ensure optimal integration of the new high-speed services via the Eurotunnel and the UK and French rail networks. In addition, operational planning for the additional capacity at St. Pancras station is already at an advanced stage, while possible sources of funding are being assessed.*

*The official launch of the service will be determined based on the completion of the infrastructure and technical authorizations and will mark the beginning of a new era of competition and accessibility in the European High-Speed rail landscape.*

- *FS Group in France and the United Kingdom*

*In France, the FS Group has been the first alternative operator on the AV network since 2021 with the Frecciarossa Milan-Paris, a connection reactivated from 1 April, after the interruption due to the landslide in the Maurienne valley; with the management of shuttle services between Paris and Lyon and, from 15 June 2025, with the Frecciarossa connection between Paris and Marseille.*

*With over three million passengers served and a 98% satisfaction rate, Ferrovie dello Stato Italiane is committed to strengthening and expanding its existing corridors to further improve connectivity and service availability.*

*The FS Group also has a consolidated presence in the United Kingdom, where it has been present since 2017 with the acquisition of c2c, and is also a key partner of Avanti West Coast with a 30% stake in the joint venture with FirstGroup, with which it actively collaborates with the government and institutions for the development and promotion of the HS2 project.*

*In addition to the London – Paris connection, the FS Group is studying further opportunities for the expansion of High Speed in Europe. Evaluations are underway for possible extensions of the London – Paris service through Lille, Ashford, Lyon, Marseille and Milan (From: *FS Italiane Press Release Group*, April 8<sup>th</sup>, 2025).*

## **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION**

### **Internazionale: Hupac mantiene stabili i volumi e investe nella resilienza**

Nel 2024 il Gruppo Hupac ha trasportato 949.000 spedizioni stradali nel trasporto combinato strada/rotaia. Ciò significa che il volume dei trasporti è rimasto sostanzialmente invariato. Hupac contrasta le prestazioni talvolta critiche dell'infrastruttura ferroviaria con diverse misure.

Hupac considera positivamente il ruolo guida della Svizzera nel nuovo corridoio TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo e l'assunzione della responsabilità congiunta del corridoio da parte della Svizzera e del Belgio. La fusione dei due corridoi transalpini svizzeri rappresenta un altro passo importante verso una gestione più efficiente del trasporto ferroviario internazionale di merci.

- Sviluppo dei trasporti 2024

L'anno scorso il Gruppo Hupac ha trasportato circa 949.000 spedizioni stradali pari a 1.818.000 TEU nel trasporto combinato strada/ferrovia e nell'hinterland marittimo. Ciò corrisponde a un calo del 2,6% o di 26.000 spedizioni rispetto all'anno precedente. Nel suo core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac è riuscita a mantenere stabile il traffico (-0,2%) nonostante le limitazioni di capacità nella galleria di base del Gottardo. L'interruzione della linea via Modane e gli adeguamenti della rete nel nord-est dell'Italia hanno determinato un forte calo del traffico transalpino attraverso la Francia e l'Austria. Il traffico non transalpino con i mercati dell'Europa occidentale, nordorientale e sudorientale è rimasto sostanzialmente stabile, con un lieve calo dell'1,2%.

- Costruire in modo compatibile con il trasporto merci: ecco come

Oltre al calo ciclico della domanda di trasporto, le condizioni problematiche della rete ferroviaria sono la causa principale di uno sviluppo del traffico inferiore alle aspettative. Le

prestazioni precarie di un'infrastruttura ferroviaria obsoleta, soprattutto in Germania, incidono negativamente sull'affidabilità del trasporto. La ristrutturazione della ferrovia Riedbahn, tra Francoforte e Mannheim, recentemente completata, dimostra che è possibile realizzare un'opera a misura di trasporto merci. I fattori decisivi sono:

- capacità sufficiente sugli itinerari alternativi in relazione alle tracce disponibili, anche attraverso la riduzione del trasporto passeggeri e l'istituzione di servizi sostitutivi in pullman;
- percorsi alternativi elettrificati con pochi km aggiuntivi;
- parametri di produzione identici per i treni in termini di profilo, lunghezza e peso del treno;
- buona qualità tecnica dei percorsi alternativi grazie alla manutenzione preventiva;
- assenza di lavori di costruzione simultanei sul rispettivo corridoio internazionale;
- tempo di preparazione sufficiente per le ferrovie.
- Hupac investe in resilienza e stabilità

Questi criteri non dovrebbero essere presi in considerazione solo per le grandi opere di rinnovamento dei corridoi, ma in generale per tutti i cantieri, ad esempio anche per l'espansione della ferrovia della Valle del Reno. L'attenzione deve essere rivolta all'efficienza e alla sostenibilità economica per gli utenti della ferrovia. "Una capacità di deviazione dell'80% è il minimo indispensabile per evitare che il traffico merci migri verso la strada", afferma M. STAHLHUT, CEO di Hupac. "Se i costi aggiuntivi sono considerevoli, ci aspettiamo che il gestore dell'infrastruttura faccia delle concessioni. Dopo tutto, l'attuale crisi della performance è il risultato della negligenza strutturale e dei finanziamenti insufficienti del passato".

Hupac stessa sta adottando una serie di misure per aumentare la resilienza e la stabilità dei propri servizi. In occasione della chiusura totale

della ferrovia della Valle del Reno nell'agosto 2024 per lavori di costruzione, Hupac ha avviato un progetto pionieristico di cooperazione transfrontaliera tra Francia, Germania e Svizzera. È stata istituita una navetta diesel attraverso l'Alsazia che ha permesso di aggirare l'interruzione della linea con 20 treni merci per direzione e giorno. Il servizio è stato fornito da FFS Cargo International e Captrain senza discriminazioni.

"A partire dall'inizio del 2025, una parte dei nostri trasporti tra il Belgio e l'Italia viene condotta attraverso la Francia anziché la Germania. Questo ci permette di ridurre il rischio di irregolarità e di migliorare l'affidabilità dei nostri servizi di trasporto", sottolinea STAHLHUT. Sono in preparazione ulteriori soluzioni per il reindirizzamento dei trasporti. Le misure operative comprendono la messa a disposizione di composizioni di riserva, l'impiego di macchinisti di riserva e la pianificazione di capacità aggiuntive nei fine settimana per assorbire l'arretrato dei treni cancellati durante la settimana.

Oltre a questi sforzi interni, Hupac richiede il massimo impegno da parte di tutti gli attori della catena di trasporto per garantire una capacità in linea con il mercato. Per quanto riguarda le infrastrutture, Hupac raccomanda la creazione di binari di stazionamento lungo il corridoio nord-sud che attraversa la Svizzera, ad esempio a Basilea, Karlsruhe, Offenburg e Chiasso. "Una misura importante per ridurre l'impatto delle interruzioni e mantenere il flusso del traffico".

- La strategia di Hupac per il futuro del trasporto combinato

Nonostante l'attuale difficile situazione economica, Hupac resta fedele alla sua strategia di sviluppo del trasporto combinato. Al centro di questa strategia c'è l'ampliamento della capacità dei terminal in collaborazione con i partner. "Per quest'anno prevediamo l'apertura del nuovo terminal di Piacenza e di quello di Barcellona, cui seguirà, l'anno prossimo, il terminal di Milano Smistamento", afferma Hans-Jörg BERTSCH, presi-

dente del Consiglio di Amministrazione. Inoltre, Hupac riconosce un grande potenziale nella digitalizzazione. “Stiamo lavorando, insieme ai rappresentanti di tutta la filiera, alla standardizzazione e all’ottimizzazione dei processi principali. Questo ridurrà la complessità e i costi operativi, migliorando la competitività del trasporto combinato rispettoso del clima”.

- Cooperazione internazionale per un’infrastruttura ferroviaria efficiente

La gestione dei corridoi transfrontalieri è un fattore cruciale per il futuro del trasporto intermodale in Europa. Il 90% dei treni merci del trasporto combinato attraversa i confini nazionali: una chiara indicazione del fatto che la politica e la gestione delle infrastrutture in Europa devono essere internazionalizzate con urgenza. “L’impegno congiunto di Svizzera e Belgio per il corridoio merci Mare del Nord-Reno-Mediterraneo rappresenta un significativo passo avanti. Ci aspettiamo ulteriori miglioramenti nella gestione dei corridoi, in particolare un migliore coordinamento e un’elevata affidabilità delle misure infrastrutturali internazionali, in un’ottica di sostegno alla politica di trasferimento modale verso la ferrovia”, ha concluso BERTSCHI.

Un passo concreto sarebbe l’espansione del corridoio Anversa-Metz-Basilea, da tempo in discussione, a un profilo di 4 m. La mozione della Commissione, adottata dal Parlamento svizzero nel 2023, prevede il cofinanziamento dell’ampliamento dei tunnel dei Vosgi sulla riva sinistra del Reno. BERTSCHI ha concluso: “Sosteniamo il dialogo con tutte le parti interessate a favore di soluzioni pragmatiche nell’interesse della competitività delle economie europee” (Da: *Comunicato Stampa Hupac*, 10 febbraio 2025)

### **International: Hupac keeps volumes stable and invests in resilience**

*In 2024, the Hupac Group transported around 949,000 road consign-*

*ments in combined road/rail transport. The transport volume has thus remained largely stable. Hupac is countering the critical performance of the railway infrastructure in some areas with several measures.*

*Hupac takes a positive view of Switzerland’s leading role in the newly created TEN-T North Sea-Rhine-Mediterranean corridor and the assumption of joint corridor responsibility by Switzerland and Belgium. The merging of the two Swiss transalpine corridors is another important step towards more efficient management of international rail freight transport.*

#### • Traffic development 2024

*Last year, the Hupac Group transported around 949,000 road consignments or 1,818,000 TEU in combined road/rail transport and maritime hinterland transport. This represents a decrease of 2.6% or 26,000 consignments compared to the previous year. In its core business of transalpine transport through Switzerland, Hupac was able to keep traffic stable despite the capacity restrictions in the Gotthard base tunnel (-0.2%). The interruption of the Modane line and network adjustments in north-east Italy led to a sharp decline in transalpine traffic via France and Austria. Non-transalpine traffic with the markets of west, north-east and south-east Europe remained largely stable with a slight decrease of 1.2%.*

#### • Freight-friendly construction – here’s how

*In addition to the cyclical decline in demand for transport, the problematic condition of the rail network is the main reason for the below-expectations development of traffic. The precarious performance of an ageing rail infrastructure, particularly in Germany, is a burden on transport reliability. However, the recently completed refurbishment of the Riedbahn line between Frankfurt and Mannheim shows that freight-friendly construction is possible. The key factors:*

- sufficient capacity on the alternative routes in terms of available train paths, also by thinning out passenger traffic through the establishment of rail replacement services;e-

*lectrified diversionary routes with few additional km;*

- identical production parameters for the trains in terms of profile, train length and train weight;
- good technical quality of the alternative lines thanks to preventive maintenance;
- no major simultaneous works on the international corridor concerned;
- sufficient time for the railways to prepare.
- Hupac invests in resilience and stability

*These criteria should be considered not only for the major corridor renovations, but generally for all construction sites, for example also for the upgrade of the Rhine Valley line. The focus must be on performance and economic viability for rail customers. “A diversion capacity of 80% is the absolute minimum to prevent freight traffic from migrating to the roads,” says M. STAHLHUT, CEO of Hupac. “If there are significant additional costs, we expect the infrastructure managers to make concessions. After all, the current performance crisis is the result of structural neglect and underfunding in the past.”*

*Hupac itself is taking several measures to increase the resilience and stability of its services. On the complete closure of the Rhine Valley Railway in August 2024 due to construction work, Hupac initiated a pioneering project of Franco-German-Swiss cooperation. By setting up a diesel shuttle through Alsace, 20 freight trains per day in each direction were able to avoid the closure. The service was provided by SBB Cargo International and Captrain on a non-discriminatory basis.*

*“Since the beginning of 2025, we have been routing some of our traffic Belgium-Italy traffic through France instead of Germany. This enables us to counter the risk of irregularities and increase the reliability of our transport operations,” says STAHLHUT. Other diversion concepts are in the pipeline. Operational measures include the provision of reserve compositions, the use of re-*

serve locomotive drivers and the planning of additional capacity at weekends to deal with the backlog of train services cancelled during the week.

In addition to these internal efforts, Hupac expects the highest level of commitment from all parties along the transport chain in order to guarantee capacity in line with market requirements. On the infrastructure side, Hupac advocates the installation of storage sidings along the north-south corridor through Switzerland, for example in Basel, Karlsruhe, Offenburg and Chiasso. "This is an important measure to reduce the impact of disruptions and maintain the flow of traffic."

- Hupac's strategy for the future of combined transport

Despite the current difficult economic situation, Hupac is sticking to its strategy for the further development of combined transport. The focus is on expanding terminal capacities together with partners. "This year we expect the new terminals in Piacenza and Barcelona to come on stream, followed next year by the Milano Smistamento terminal," says H. J. BERTSCHI, Chairman of the Board of Directors. Hupac sees great potential in digitalisation. "Together with representatives from the entire value chain, we are working on standardising and optimising core processes. This will enable us to reduce complexity and operating costs and thus contribute to the competitiveness of climate-friendly combined transport.

- International cooperation for an efficient rail infrastructure

Cross-border corridor management is a decisive factor for the future of intermodal transport in Europe. 90% of combined freight trains cross national borders – a clear indication of the urgent need to internationalise infrastructure policy and management in Europe. "The joint engagement of Switzerland and Belgium in the North Sea-Rhine-Mediterranean freight corridor is a step in the right direction. For a sustainable modal shift policy, we expect further improvements in corridor management, in particular greater coordination and reliability of inter-

national infrastructure measures", BERTSCHI continues.

One concrete step would be the long-discussed widening of the Antwerp-Metz-Basel corridor to a 4-m profile. The Commission's proposal, adopted by the Swiss Parliament in 2023, provides for the co-financing of the upgrading of the Vosges tunnels on the left bank of the Rhine. BERTSCHI: "We support the dialogue with all parties involved in favour of pragmatic solutions in the interest of Europe's competitiveness as a business location (From: Hupac Press Release, February 10<sup>th</sup>, 2025).

### Senegal: rafforzare le catene di approvvigionamento dell'Africa occidentale con il primo hub logistico integrato di Maersk

A.P. Moller - Maersk (Maersk) ha inaugurato il suo nuovo magazzino all'avanguardia in Senegal (Fig. 3). Questo importante traguardo evidenzia l'impegno di Maersk nello sviluppo e nel potenziamento delle infrastrutture logistiche in tutta l'Africa occidentale. La posizione strategica del magazzino offre molteplici vantaggi ai clienti, tra cui la vicinanza

ai mercati finali, alle attività di produzione e alle infrastrutture portuali entro un raggio di 10 km. Questa posizione consente una distribuzione più efficiente all'interno del Senegal e facilita il trasporto transfrontaliero verso i paesi limitrofi dell'Africa occidentale.

Il magazzino offre una capacità di stoccaggio coperta di 5.100 m<sup>2</sup> con 7.036 posizioni pallet, a cui si aggiungono 500 m<sup>2</sup> di spazio esterno. Questa configurazione versatile consente a Maersk di gestire un'ampia gamma di prodotti, tra cui beni di largo consumo, prodotti per la vendita al dettaglio, prodotti lifestyle e articoli tecnologici.

Oltre alle tradizionali capacità di stoccaggio, la struttura offre servizi completi a valore aggiunto, tra cui pallettizzazione, elaborazione e gestione degli ordini, distribuzione, etichettatura, imballaggio e personalizzazione dei pallet. Questo approccio "one-stop-shop" consente ai clienti di esternalizzare tutte le attività di movimentazione merci a Maersk, semplificando le operazioni e riducendone la complessità.

"L'Africa occidentale rappresenta un mercato dinamico e in rapida evo-



(Fonte - Source: Maersk)

Figura 3 - La struttura di 10.000 m<sup>2</sup>, situata strategicamente tra il porto di Dakar e la zona industriale di Dakar, rappresenta l'impegno di Maersk nel fornire soluzioni integrate per la catena di fornitura in grado di soddisfare le esigenze dei clienti.

Figure 3 – The 10,000 square meter facility, strategically located between the Port of Dakar and Dakar's industrial area, represents Maersk's dedication to providing integrated supply chain solutions to match the customers' needs.

luzione, con sfide logistiche uniche”, ha detto T. THEEUWES, Managing Director for Maersk West Africa. “I nostri clienti meritano soluzioni di magazzino affidabili ed efficienti, che si integrino perfettamente con i servizi di trasporto. Questa struttura risponde direttamente a queste esigenze e contribuirà alla crescita economica della regione.”

Il magazzino integra tecnologie all'avanguardia attraverso il suo Sistema di Gestione del Magazzino (WMS) e le funzionalità di Scambio Elettronico di Dati (EDI), offrendo ai clienti visibilità delle transazioni in tempo reale, una migliore tracciabilità e opportunità di integrazione tecnologica con i loro sistemi esistenti.

Sostenibilità e sicurezza sono fondamentali nella progettazione e nelle attività della struttura. Il magazzino funziona al 60% con energia solare e utilizza attrezzature elettriche per la movimentazione dei materiali, riflettendo l'impegno globale di Maersk per la decarbonizzazione della logistica. Le funzionalità di sicurezza complete includono sistemi di sicurezza per carrelli elevatori con telecamere posteriori e sensori pedonali, un'ampia infrastruttura antincendio e un sistema di videosorveglianza CCTV attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, conforme sia alle normative locali che agli standard internazionali.

Il nuovo hub logistico integrato di Dakar rafforza la rete di strutture di Maersk nell'Africa occidentale, che si estende su otto paesi e oltre 100.000 mq, con una presenza in punti strategici come Dakar, Abidjan, Tema, Douala, Lagos, Conakry, Lomé e Cotonou, tutti conformi agli stessi elevati standard HSSE del magazzino recentemente inaugurato (Da: *Comunicato Stampa Maersk*, 17 aprile 2025).

### **Senegal: strengthening West Africa's Supply Chains with Maersk's first integrated logistics hub**

*A.P. Moller - Maersk (Maersk) inaugurated its new state-of-the-art warehouse facility in Senegal (Fig. 3).*

*This significant milestone highlights Maersk's commitment to developing and enhancing logistics infrastructure across West Africa. The facility's strategic location provides multiple benefits for customers, including proximity to end markets, manufacturing operations, and port facilities that are within a distance of 10 km. This positioning enables more efficient distribution within Senegal and facilitates cross-border transportation to neighbouring West African countries.*

*The warehouse offers 5,100 square meters of indoor storage capacity with 7,036 pallet positions, complemented by 500 square meters of outdoor storage. This versatile setup allows Maersk to handle a wide range of commodities, including fast-moving consumer goods, retail merchandise, lifestyle products, and technology items.*

*Beyond traditional storage capabilities, the facility provides comprehensive value-added services, including palletization, order processing and management, distribution, labelling, packaging, and pallet customization. This one-stop-shop approach enables customers to outsource all cargo handling activities to Maersk, streamlining operations and reducing complexity.*

*“West Africa represents a dynamic and rapidly evolving market with unique logistics challenges,” said T. Theeuwes, Managing Director for Maersk West Africa. “Our customers deserve reliable, efficient warehouse solutions that connect seamlessly with transportation services. This facility directly addresses those needs and will contribute to the economic growth in the region.”*

*The warehouse incorporates cutting-edge technology through its Warehouse Management System (WMS) and Electronic Data Interchange (EDI) capabilities, providing customers with real-time transaction visibility, enhanced traceability, and opportunities for technological integration with their existing systems.*

*Sustainability and safety are central to the facility's design and operations. The warehouse operates on 60% solar energy and utilises electric material handling equipment, reflect-*

*ing Maersk's global commitment to decarbonising logistics. Comprehensive safety features include forklift safety systems with rear-view cameras and pedestrian sensors, extensive firefighting infrastructure, and 24/7 security with CCTV surveillance that complies with both local regulations and international standards.*

*The new integrated logistics hub in Dakar strengthens Maersk's network of facilities in West Africa, which spans eight countries and covers over 100.000 sq. m., with a presence in key gateways such as Dakar, Abidjan, Tema, Douala, Lagos, Conakry, Lome, and Cotonou, all of which adhere to the same high HSSE standards as the recently launched warehouse (From: Maersk Press Release, April 17<sup>th</sup>, 2025).*

## INDUSTRIA MANUFACTURES

### **Canada: Airbus Lancia la nuova cabina passeggeri Airspace per l'A220**

L'A220 entra a far parte della famiglia di cabine Airspace (Fig. 4) e decollerà per la prima volta con il cliente di lancio Air Canada. La nuova cabina dell'A220 vanterà l'intera suite Airspace, inclusi i nuovi vani portaoggetti Airspace XL, con consegne a partire dall'inizio del 2026.

La cabina dell'A220 offre un'esperienza Airspace all'avanguardia, combinando nuovi elementi con le poltrone, il corridoio e la cabina e i finestrini più ampi della sua categoria. A bordo, i nuovi vani portaoggetti offrono un aumento del volume del 20%, sono più leggeri del 10% e consentiranno all'equipaggio di effettuare turni di volo più rapidi, poiché sono più facili da gestire. La cabina offre anche nuove funzionalità di illuminazione Airspace, tra cui una terza striscia LED opzionale sotto i nuovi vani, che contribuisce a creare un'atmosfera di cabina eccezionale.

Airbus ha annunciato la nuova cabina Airspace nel 2023. L'installazione in linea dell'A220 è prevista per la fine del 2025, mentre il retrofit



(Fonte - Source: Airbus)

Figura 4 – La cabina Airspace per i passeggeri dell’A220 utilizzata sui nuovi velivoli di Air Canada.

Figure 4 - The A220 Airspace cabin with Air Canada.

sarà disponibile per i clienti dell’A220 nei prossimi anni. Il nuovo design dei vani portaoggetti Airspace XL aumenterà la capacità dei bagagli del 15%, ovvero fino a 19 bagagli in più, sull’A220-300 e, grazie al design a quattro telai, permetterà di ospitare oggetti più lunghi e pesanti. Per completare i vani portaoggetti Airspace XL, Airbus ha anche colto l’opportunità di sviluppare un’Unità di Servizio Passeggeri (PSU) migliorata, in linea con il design Airspace.

J. MOODY, Amministratore Delegato dei Prodotti di Bordo di Air Canada, ha dichiarato: “L’A220 è già diventato uno dei preferiti dai nostri clienti e siamo entusiasti di essere il cliente di lancio della prossima evoluzione della cabina di questo aeromobile progettato e assemblato in Canada. In Air Canada, siamo sempre alla ricerca di opportunità per evolvere i nostri prodotti e rendere i viaggi più comodi e convenienti. L’introduzione di vani portaoggetti più grandi sui futuri A220 significa più spazio per i vostri effetti personali, un imbarco più rapido e un’esperienza di bordo ancora migliore.”

I. WUGGETZER, Vice President Cabin Marketing di Airbus, ha dichiarato: “Siamo estremamente lieti di lanciare la cabina Airspace dell’A220 con Air Canada e siamo molto orgo-

giosi che la compagnia di bandiera canadese stia introducendo la nostra ultima innovazione a supporto del suo programma di rinnovamento della flotta. Con l’introduzione della cabina Airspace dell’A220, ora offriamo un’esperienza passeggeri completamente coerente su tutte le nostre piattaforme, offrendo il comfort di un widebody su aeromobili a corridoio singolo”.

Altri vantaggi della cabina Airspace dell’A220 includono: maggiore affidabilità e minori attività di manutenzione grazie ai meccanismi mobili semplificati; maggiore comfort per i passeggeri, semplificando l’esperienza di imbarco e offrendo un inizio di viaggio rilassato. L’esperienza dell’equipaggio migliorerà significativamente grazie alla gestione dei nuovi vani fissi, che evitano di sollevare pesanti vani girevoli durante la sistemazione dei bagagli. I vani più semplici e leggeri porteranno anche a un miglioramento complessivo dei tempi di turnaround e ridurranno il peso della struttura della cabina di circa 300 libbre, migliorando direttamente l’efficienza operativa e la generazione di fatturato della compagnia aerea.

Includendo l’ultimo riordino, il totale degli ordini fermi di Air Canada per l’A220-300 ammonta a 65 aeromobili. La compagnia di bandie-

ra canadese prevede la consegna del suo primo A220-300 con i nuovi vani portaoggetti XL installati entro l’inizio del 2026. I vani portaoggetti XL diventeranno il nuovo standard entro la fine del 2026.

Il Crystal Cabin Award, il premio più prestigioso al mondo per l’innovazione degli interni aeronautici, ha recentemente annunciato la cabina Airspace dell’Airbus A220 come finalista nella categoria comfort passeggeri, il cui obiettivo è offrire un’esperienza di viaggio rilassata e piacevole (Da: *Comunicato Stampa Airbus*, 8 aprile 2025).

### **Canada: Airbus launches the A220 Airspace cabin**

*The A220 is joining the Airspace cabin Family and will take off for the first time with launch customer Air Canada. The new A220 cabin will boast the full Airspace suite including new Airspace XL bins with deliveries starting in early 2026.*

*The A220 cabin provides a leading Airspace experience, combining new elements with the widest seats, aisle, and largest cabin and windows in its class. Onboard, new bins offer 20% increase in volume, are 10% lighter and will enable a faster turnaround for crew as they are easier to handle. The cabin also offers new Airspace lighting features, including an optional third LED lightstrip under the new bins, contributing to the great cabin ambience (Fig. 4).*

*Airbus announced the new Airspace cabin in 2023. A220 line-fit is expected later in 2025 with retrofitting being available to A220 customers in the coming years. The new Airspace XL bins design will increase bag capacity by 15% - or up to 19 more passenger bags - on the A220-300 and will accommodate longer and heavier payload items thanks to its four-frame design. To complement the Airspace XL bins, Airbus has also taken the opportunity to develop an improved Passenger Service Unit (PSU) in line with Airspace design.*

*J. MOODY, Managing Director, On-board Product, at Air Canada, said: “The A220 has already become a favourite among our customers, and we’re*

*thrilled to be the launch customer for the next cabin evolution of this Canadian-designed and assembled aircraft. At Air Canada, we're always looking for opportunities to evolve our products and make travel more comfortable and convenient. The introduction of larger overhead bins on future A220s means more space for your belongings, quicker boarding, and an even better experience on board."*

*I. WUGGETZER, Vice President Cabin Marketing, at Airbus, said: "We are extremely happy to launch the A220 Airspace cabin with Air Canada and very proud the Canadian flag carrier is introducing our latest innovation to support its fleet renewal programme. Through the introduction of the A220 Airspace cabin, we now enable a fully consistent passenger experience on all our platforms providing widebody comfort on single aisle aircraft."*

*Other benefits of the A220 Airspace cabin include: increased reliability and reduced maintenance tasks due to the simplified movable mechanisms; enhanced passenger comfort by easing the boarding experience and providing a relaxed start to the overall journey. Crew experience will be improved significantly thanks to the handling of the new fixed bins which avoid lifting heavy pivoting bins while rearranging luggage. The simpler and lighter bins will also lead to an overall improvement of the turnaround time and will reduce the weight of the cabin structure by around 300 lbs – directly improving the airline's operational efficiency and revenue generation.*

*Including its latest reorder, Air Canada's total firm orders for the A220-300 stands at 65 aircraft. Canada's flag carrier expects delivery of its first A220-300 with the new XL bins installed by early 2026. XL bins will become the new standard later in 2026.*

*The world's most prestigious honour for aircraft interior innovation, the Crystal Cabin Award, has recently announced the Airbus A220 Airspace cabin as a finalist in the category of passenger comfort which purpose is of a relaxed and enjoyable passenger experience (From: Airbus Press Release, April 8<sup>th</sup>, 2025).*

### **Internazionale: Stellantis presenta STLA AutoDrive, tecnologia di guida autonoma**

Stellantis N.V. ha presentato STLA AutoDrive 1.0, il primo sistema di guida autonoma sviluppato internamente che offre funzionalità mani libere e occhi chiusi (Livello 3 SAE). STLA AutoDrive è parte integrante della strategia tecnologica di Stellantis insieme a STLA Brain e STLA Smart Cockpit e permette di migliorare l'intelligenza del veicolo, l'automazione e l'esperienza a bordo (Fig. 5).

STLA AutoDrive consente la guida autonoma a velocità fino a 60 km/h riducendo il ruolo attivo del conducente nel traffico stop-and-go e offrendo tempo prezioso a bordo vettura.

Ideale per chi guida nelle aree urbane ad alta densità, STLA AutoDrive consentirà ai conducenti di dedicare una parte del proprio tempo a bordo ad attività diverse dalla guida, come

ad esempio guardare un film, leggere e-mail, sfogliare un libro o semplicemente guardare il panorama.

"Per Stellantis, aiutare gli automobilisti a utilizzare al meglio il loro tempo è estremamente importante", ha dichiarato N. CURIC, Chief Engineering and Technology Officer di Stellantis. "Gestendo le attività di guida di routine, STLA AutoDrive migliorerà l'esperienza di guida, rendendo l'esperienza a bordo più efficiente e piacevole".

Il sistema è progettato per essere semplice: quando le condizioni del traffico e dell'ambiente attorno alla vettura lo consentono, il conducente viene avvisato che STLA AutoDrive è pronta ad entrare in funzione. Una volta attivato attraverso un pulsante, il sistema prende il controllo del veicolo mantenendo le distanze di sicurezza, regolando la velocità e gestendo la sterzata e la frenata senza soluzione di continuità in base al flusso del traffico.



(Fonte - Source: Gruppo Stellantis)

Figura 5 – La tecnologia di guida autonoma sviluppata da Stellantis è pronta per essere integrata a bordo, funzionalità mani libere e occhi chiusi (Livello 3 SAE) disponibile fino a 60 km/h, anche al buio e in condizioni atmosferiche difficili, STLA AutoDrive abilita anche le funzionalità di Livello 2 (mani sul volante) e di Livello 2+ (mani libere, occhi sulla strada) a velocità più elevate, tra cui il Cruise Control adattivo e le funzioni di mantenimento della corsia,

Progettato per aggiornarsi, con potenzialità di operare a velocità fino a 95 km/h e con capacità off-road.

*Figure 5 - Stellantis-developed automated driving technology is ready for deployment, hands-Free and Eyes-Off (SAE Level 3) functionality available up to 60 km/h (37 mph), even at night and in challenging weather conditions, STLA AutoDrive also enables Level 2 (hands on) and Level 2+ (hands off, eyes on) capabilities at higher speed, including Adaptive Cruise Control and lane centering functions, designed to evolve, with potential for higher speed operation up to 95 km/h (59 mph) and off-road capabilities.*

STLA AutoDrive monitora continuamente l'ambiente circostante attraverso una serie di sensori per garantire uno stile di guida preciso e sicuro ed un funzionamento affidabile anche in caso di guida al buio o in condizioni atmosferiche difficili, ad esempio in caso di pioggia leggera. Per mantenere le prestazioni costanti, un sistema automatico di pulizia dei sensori pulisce i componenti critici in modo da garantire affidabilità e funzionalità ottimali.

Gli ingegneri di Stellantis hanno perfezionato STLA AutoDrive per reagire in modo rapido e naturale, assicurando che il sistema sia fluido, attendibile e simile ad una vettura guidata da un essere umano in condizioni normali. Sia che si tratti di mantenere la distanza di sicurezza sia nel caso in cui ci si debba adattare al traffico più intenso, il sistema opera senza soluzione di continuità in modo da garantire una guida sicura e priva di stress.

A velocità più elevate, STLA AutoDrive offre la comodità del Cruise Control adattivo e le funzioni di mantenimento della corsia nelle modalità di Livello 2 (mani sul volante) e livello 2+ (mani libere, occhi sulla strada).

Progettato su un'architettura scalabile, STLA AutoDrive è pronto per l'implementazione e può essere adattato sulle vetture dei brand di Stellantis nei mercati globali, garantendo un'implementazione continua a seconda delle strategie commerciali e della domanda del mercato. Il sistema è inoltre collegato al cloud, che consente miglioramenti continui grazie agli aggiornamenti over-the-air e all'integrazione dei dati in tempo reale per ottimizzare le prestazioni.

STLA AutoDrive è conforme alle normative vigenti nei mercati supportati e richiede che il conducente rimanga seduto, con la cintura allacciata e pronto ad assumere il controllo quando richiesto. Inoltre, il sistema rispetta le leggi regionali sulla condotta dei conducenti, comprese le restrizioni sull'uso del telefono.

STLA AutoDrive è stato progettato come una piattaforma in evoluzione, con sviluppi in corso e futuri miglioramenti

potenzialmente capaci di offrire:

- Funzionamento a mani libere e con occhi chiusi a velocità superiori, fino a 95 km/h.
- Automazione off-road migliorata per alcuni modelli.
- Con la sua attenzione alla sicurezza, alla flessibilità e all'adattabilità a lungo termine, STLA AutoDrive rappresenta un ulteriore passo avanti di Stellantis verso esperienze di guida più intelligenti, confortevoli e intuitive (Da: Comunicato Stampa Gruppo Stellantis, 20 febbraio 2025)

### **International: Stellantis unveils STLA AutoDrive, hands-free and eyes-off autonomous technology**

*Stellantis N.V. unveiled STLA AutoDrive 1.0, the Company's first in-house-developed automated driving system, delivering Hands-Free and Eyes-Off (SAE Level 3) functionality. STLA AutoDrive is a key pillar of Stellantis' technology strategy, alongside STLA Brain and STLA Smart Cockpit, advancing vehicle intelligence, automation and user experience (Fig. 5).*

*STLA AutoDrive enables automated driving at speeds up to 60 km/h (37 mph), reducing driver workload in stop-and-go traffic and giving back valuable time.*

*Ideal for commuters in dense urban areas, STLA AutoDrive will allow drivers to temporarily engage in non-driving tasks such as watching a movie, catching up on emails, reading a book or simply looking out the window, reclaiming valuable time.*

*"Helping drivers make the best use of their time is a priority," said N. CURIC, Stellantis Chief Engineering and Technology Officer. "By handling routine driving tasks, STLA AutoDrive will enhance the driving experience, making time behind the wheel more efficient and enjoyable."*

*The system is designed for simplicity: when traffic and environmental conditions align, drivers are notified*

*that STLA AutoDrive is available. Once activated by a physical button, the system takes control, maintaining safe distances, adjusting speed, and managing steering and braking seamlessly based on traffic flow.*

*STLA AutoDrive continuously monitors its surroundings through an advanced suite of sensors to ensure high-precision awareness and reliable operation, even at night or in challenging weather conditions such as light rain or road spray. To maintain consistent performance, an automated sensor-cleaning system keeps critical components clear for optimal reliability and functionality.*

*Stellantis engineers have refined STLA AutoDrive to react quickly and naturally, ensuring that the system feels smooth, predictable and human-like in real-world conditions. Whether maintaining safe following distances or adjusting to merging traffic, the system operates seamlessly to provide a confident, stress-free drive.*

*At higher speeds, STLA AutoDrive offers the convenience of Adaptive Cruise Control and lane centering functions in Level 2 (hands-on) and Level 2+ (hands-off, eyes-on) modes.*

*Built on a scalable architecture, STLA AutoDrive is ready for deployment and can be adapted for global markets across Stellantis branded vehicles, ensuring a smooth rollout as commercial strategies align with market demand. The system is also cloud-connected, enabling continuous enhancements through over-the-air updates and real-time data integration for optimized performance.*

*STLA AutoDrive complies with applicable regulations in supported markets and requires drivers to remain seated, belted and ready to assume control when prompted. It also respects regional laws on driver conduct, including phone use restrictions.*

*STLA AutoDrive is designed as an evolving platform, with ongoing research and future advancements potentially capable of unlocking:*

- Hands-Free and Eyes-Off operation at higher speeds, up to 95 km/h (59 mph).

- *Enhanced off-road automation for select models.*
- *With its focus on safety, flexibility and long-term adaptability, STLA AutoDrive represents Stellantis' next step toward more intelligent, comfortable and intuitive driving experiences (From: Stellantis Group Press Release, February 20<sup>th</sup>, 2025).*

### VARIE OTHERS

#### **Internazionale: il Consiglio di Amministrazione dell'ERA sceglie O. GHERGHINESCU come futura Direttrice Esecutiva dell'ERA**

Dottorato in economia internazionale, O. GHERGHINESCU (Fig. 6) è una leader affermata con oltre 22 anni di esperienza, di cui 11 di servizio dedicato all'ERA e 13 anni in ruoli dirigenziali. Riconosciuta per la sua forte leadership, la sua mentalità strategica e la capacità di guidare cambiamenti di impatto, O. GHERGHINESCU ha svolto un ruolo fondamentale nel plasmare il successo dell'ERA nell'ultimo decennio e porta con sé una profonda conoscenza istituzionale e un approccio visionario al futuro dell'Agenzia. La sua competenza nella gestione di progetti internazionali e nello sviluppo sostenibile, unita al suo impegno per l'innovazione, la rendono la persona ideale per guidare l'ERA verso il prossimo capitolo.

“Siamo entusiasti di dare il benvenuto alla Sig.ra GHERGHINESCU come Direttrice Esecutiva dell'Agenzia”, ha dichiarato la Sig.ra P. IRIBAS FORCAT, Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'ERA. “Proseguendo il suo lavoro come Responsabile dell'Ufficio Esecutivo, le competenze diversificate e la vasta esperienza della Sig.ra GHERGHINESCU continuano a contribuire in modo significativo alla sicurezza ferroviaria e all'interoperabilità all'interno dell'Unione Europea e siamo fiduciosi che porterà avanti la nostra missione.”

A. TZITIKOSTAS, Commissario per i



(Fonte - Source: ERA)

Figura 6 - 19 marzo 2025, durante la 68<sup>a</sup> riunione del consiglio di amministrazione dell'ERA a Lille, Francia; da sinistra a destra: la Sig.ra P. IRIBAS FORCAT, Presidente del consiglio di amministrazione dell'ERA, la Sig.ra O. GHERGHINESCU, Direttore esecutivo nominato dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, la Sig.ra M. KOPCZYŃSKA, Direttore generale per la mobilità e i trasporti presso la Commissione europea.

*Figure 6 - 19 March 2025, during the 68th Management Board meeting of ERA in Lille, France; from left to right: Ms P. IRIBAS FORCAT, Chair of the ERA Management Board, Ms O. GHERGHINESCU, selected Executive Director of the European Union Agency for Railways, Ms M. KOPCZYŃSKA, Director-General for Mobility and Transport at the European Commission.*

Trasporti Sostenibili e il Turismo, ha dichiarato: “La visione strategica di O. GHERGHINESCU e la sua vasta esperienza all'interno dell'ERA la rendono la leader ideale per guidare l'Agenzia. La sua profonda conoscenza istituzionale e il suo impegno per l'innovazione contribuiranno a promuovere la sicurezza ferroviaria, la digitalizzazione e lo Spazio Ferroviario Unico Europeo.”

“Sono molto onorata di essere stata eletta prossimo Direttore Esecutivo per il sistema ferroviario europeo dell'ERA più veloce, più intelligente e più importante! Ci attendono tempi difficili, ma insieme a tutte le parti interessate possiamo trasformarli in opportunità significative!”, ha dichiarato O. GHERGHINESCU.

Il processo di selezione del Consiglio di Amministrazione si è concluso

a Lille il 19 marzo 2025 (Decisione n. 374 del Consiglio di Amministrazione dell'ERA). Il 9 aprile 2025, la candidata selezionata ha presentato una presentazione alla Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo (TRAN). La sua nomina a Direttore Esecutivo seguirà, con una data di inizio effettiva ancora da confermare.

Fino al completamento formale della procedura e all'assunzione dell'incarico da parte del nuovo Direttore Esecutivo, il Sig. P. GUIDO continuerà a ricoprire il ruolo di Direttore Esecutivo facente funzioni. Il Sig. Guido ha assunto la guida dell'Agenzia il 1° gennaio 2025, garantendo la continuità dopo che il Sig. Josef DOPPELBAUER ha lasciato la carica di Direttore Esecutivo il 31 dicembre 2024, alla scadenza del suo mandato

decennale (Da: *Comunicato Stampa ERA*, 11 aprile 2025).

**International: ERA Management Board selects O, GHERGHINESCU as future ERA Executive Director**

Holding a doctorate in international economics, O. GHERGHINESCU (Fig. 6) is an accomplished leader with over 22 years of experience, including 11 years of dedicated service within ERA, and 13 years in leadership roles. Recognised for her strong leadership, strategic mindset, and ability to drive impactful change, O. GHERGHINESCU has played a pivotal role in shaping ERA's success over the past decade, and she brings a deep institutional knowledge and a visionary approach to the Agency's future. Her expertise in international project management and sustainable development, combined with her commitment to innovation, makes her a great fit to lead ERA into the next chapter.

"We are thrilled to welcome Mrs GHERGHINESCU as Executive Director to the Agency", said Ms P. IRIBAS FORCAT, Chair of the ERA Management Board. "Continuing on from her work as Head of the Executive Office, Mrs GHERGHINESCU's diverse skill set and extensive experience continue to contribute significantly to the railway safety and interoperability within the European Union, and we are confident that she will drive our mission forward."

A. TZITZIKOSTAS, Commissioner for Sustainable Transport and Tourism stated: "O. GHERGHINESCU's strategic vision and extensive experience within ERA makes her the right leader to drive the Agency forward. Her deep institutional knowledge and commitment to innovation will help advance rail safety, digitalisation, and the Single European Railway Area."

"Very honoured to be elected as the next Executive Director for a faster, smarter, and stronger ERA and EU rail

system! Challenging times ahead, but together with all the stakeholders, we can turn them into meaningful opportunities!", said O. GHERGHINESCU.

The Management Board selection process was concluded in Lille on 19 March 2025 (Decision n°374 of the ERA MB). On 9 April 2025, the selected candidate made a presentation to the European Parliament's Committee on Transport and Tourism (TRAN). Her appointment as Executive Director will follow, with the actual start date yet to be confirmed.

Until the procedure is formally completed, and the new Executive Director assumes office, Mr P. GUIDO will continue to serve as Acting Executive Director. Mr Guido took over as head of the Agency on 1 January 2025, ensuring the continuity after Mr J. DOPPELBAUER vacated the function of Executive Director on 31 December 2024 when his 10-year mandate expired (From: ERA Press Release, April 11<sup>th</sup>, 2025).

**EXPO Ferroviaria 30/9 - 2/10 2025 STAND P70**

## La qualità è il nostro viaggio quotidiano.

**ISOTRACK**  
la divisione trasporti di ISOIL Industria Spa offre soluzioni di qualità da oltre vent'anni in ambito ferroviario.

**LE NOSTRE APPLICAZIONI**

- Treni ad Alta Velocità, Regionali e Mezzi d'Opera;
- Trasporto urbano su rotaia (metropolitane e tram) e gomma (autobus);
- Sistemi di sicurezza a bordo dei veicoli fino a SIL4.

**SERVIZI DI QUALITÀ**

- Riparazione qualificata della nostra strumentazione;
- Aggiornamento firmware display;
- Qualifica prodotti per sistemi Ready-to-Use;
- Supporto e consulenze per applicazioni specifiche.

[www.isoil.it](http://www.isoil.it)

in ▶ f

Cinisello Balsamo - Milano (Italy)  
Via Fratelli Gracchi, 27  
tel. +39 0266027.1 - fax +39 026123202  
vendite@isoil.it

**ISOIL**  
INDUSTRIA  
*Le soluzioni che cantano*