

Notizie dall'estero News from foreign countries

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA (RAILWAY TRANSPORTATION)

Germania: concluso con successo l'anno e mezzo di prova per i primi due treni ad idrogeno

Dopo 530 giorni e oltre 180.000 chilometri percorsi, le prove dei primi due treni al mondo a idrogeno sono state completate con successo alla fine di febbraio. I due treni pre-serie del modello Coradia iLint di Alstom (Fig. 1) sono in servizio passeggeri da settembre 2018.

Dal 2022, quattordici treni della serie Coradia iLint sostituiranno le unità multiple diesel esistenti. Questo progetto dimostra come LNVG sia stata la prima azienda a credere nell'idrogeno, investendo nei quattordici treni Coradia iLint con annessi trenta anni di manutenzione e alimentazione, e, allo stesso tempo, quanto sia

importante la mobilità verde per lo stato della Bassa Sassonia.

Alstom, come uno dei principali attori nel settore ferroviario in Europa, produrrà i treni a celle a combustibile per LNVG e sarà responsabile della manutenzione dei veicoli nel suo sito di Salzgitter, mentre la società di gas e ingegneria Linde costruirà e gestirà l'area di rifornimento d'idrogeno per i treni della serie vicino alla stazione di Bremervoerde.

“I nostri due treni pre-serie Coradia iLint hanno dimostrato nel corso dell'ultimo anno e mezzo che la tecnologia delle celle a combustibile può essere utilizzata con successo nel trasporto passeggeri. Questo ci rende una forza trainante nella mobilità senza emissioni e sostenibile”, commenta J. NIKUTTA, Direttore generale di Alstom in Germania e l'Austria. “Da questo periodo di prova dei treni a celle a combustibile abbiamo

anche ottenuto informazioni preziose per l'ulteriore sviluppo della tecnologia di propulsione”.

“Siamo orgogliosi di essere stati la prima azienda ferroviaria al mondo ad operare i primi due treni a celle a combustibile sulla rete Weser-Elba. Sin dall'inizio, i nostri passeggeri sono stati incuriositi dai nuovi treni e dalla nuova tecnologia di propulsione. Oltre a un livello di rumore molto basso, il treno a idrogeno ha conquistato il gradimento di tutti per l'assenza di emissioni, soprattutto in periodi di cambiamento climatico.”, ha affermato A. WAGNER, capo della divisione SPNV e firmatario autorizzato della Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb).

C. SCHWABL, Amministratore Delegato di LNVG, aggiunge: “Adesso che le prove sono state completate con successo, ci sono i requisiti per avviare la piena operatività dei treni a idrogeno che inizierà nel 2022. E questo dimostra come LNVG contribuisca all'implementazione di soluzioni di mobilità sostenibili, innovative ed ecologiche, soprattutto nelle aree rurali”.

“Alstom ha scritto una pagina della storia dell'idrogeno. Questo progetto, che è di grande importanza per una politica industriale, va ben oltre la Germania. Qui, siamo di fronte al primo prodotto competitivo a livello industriale per la mobilità a idrogeno”, afferma il Ministro dell'economia e dei trasporti della Bassa Sassonia, Dr. B. ALTHUSMANN.

Il Ministero dei trasporti federale è lieto di sostenere un simbolo della mobilità moderna come il treno a idrogeno a Bremervörde; questo progetto è un fiore all'occhiello per la mobilità del futuro”, afferma E. FERLEMANN, Sottosegretario di Stato parlamentare presso il Ministero federale dei trasporti e delle infrastrutture digitali.” L'idrogeno è un'alternativa al diesel per le sue basse emissioni ed efficienza. Soprattutto sulle linee secondarie dove le catenarie sono costose o non ancora disponibili, questi treni possono operare nel massimo rispetto dell'ambiente”.



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 1 - Il nuovo treno ad idrogeno di Alstom.

Figure 1 - The new Alstom hydrogen train.

- Nota per il lettore: Cos'è Coradia iLint

Coradia iLint è il primo treno passeggeri al mondo ad essere alimentato da una cella a combustibile a idrogeno, che genera energia elettrica per la propulsione. Questo treno, completamente privo di emissioni, è silenzioso ed emette solo vapore acqueo e acqua di condensa. Il treno presenta diverse innovazioni: conversione di energia pulita, flessibilità nell'accumulo di energia nelle batterie e gestione intelligente della forza motrice e dell'energia disponibile. Progettato specificamente per l'uso su linee non elettrificate, consente un servizio di trasporto ferroviario sostenibile (*Comunicato Stampa Alstom*, 19 maggio 2020).

Germany: the test year and a half for the first two hydrogen trains has successfully ended

After 530 days and over 180,000 kilometers traveled, the tests of the first two hydrogen trains in the world were successfully completed at the end of February. The two pre-series trains of Alstom's Coradia iLint model (Fig. 1) have been in passenger service since September 2018.

As of 2022, fourteen Coradia iLint trains will replace existing multiple diesel units. This project demonstrates how LNVG was the first company to believe in hydrogen, investing in the fourteen Coradia iLint trains with attached thirty years of maintenance and power, and, at the same time, how important green mobility is for the state of Lower Saxony.

Alstom, as a major player in the railway sector in Europe, will manufacture the fuel cell trains for LNVG and will be responsible for vehicle maintenance at its Salzgitter site, while the gas and engineering company Linde will build and manage the area of hydrogen refueling for the series trains near Bremervoerde station.

"Our two Coradia iLint pre-series trains have proven over the past year and a half that fuel cell technology can be used successfully in passenger transport. This makes us a driving

force in emission-free and sustainable mobility," comments J. NIKUTTA, general manager of Alstom in Germany and Austria. "We have also gained valuable information from this fuel cell train test period for the further development of propulsion technology."

"We are proud to have been the first railway company in the world to operate the first two fuel cell trains on the Weser-Elbe network. From the start, our passengers have been intrigued by the new trains and new propulsion technology. In addition to a very low noise level, the hydrogen train has won everyone's approval for the absence of emissions, especially in times of climate change. "Said A. WAGNER, head of the SPNV division and authorized signatory of the Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb).

C. SCHWABL, CEO of LNVG, adds: "Now that the tests have been successfully completed, there are requirements to start full operation of the hydrogen trains that will start in 2022. And this shows how LNVG contributes to the implementation of solutions of sustainable, innovative and ecological mobility, especially in rural areas "

"Alstom wrote a page in the history of hydrogen. This project, which is of great importance for an industrial policy, goes far beyond Germany. Here, we are facing the first competitive industrial product for hydrogen mobility", says the Minister of Economy and Transport of Lower Saxony, Dr. B. ALTHUSMANN.

The Federal Ministry of Transport is happy to support a symbol of modern mobility such as the hydrogen train in Bremervörde; this project is a flagship for future mobility, "says E. FERLEMANN, Parliamentary Under-Secretary of State at the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure." Hydrogen is an alternative to diesel for its low emissions and efficiency. Especially on the secondary lines where the catenaries are expensive or not yet available, these trains can operate with the utmost respect for the environment. "

- Note for the reader: What is Coradia iLint

Coradia iLint is the first passenger train in the world to be powered by a hydrogen fuel cell, which generates electricity for propulsion. This completely emission-free train is silent and emits only water vapor and condensation water. The train has several innovations: conversion of clean energy, flexibility in the accumulation of energy in batteries and intelligent management of the driving force and available energy. Designed specifically for use on non-electrified lines, it allows for a sustainable rail transport service (Alstom Press Release, May 19th, 2020).

Spagna: Trenitalia sottoscrive un accordo quadro per i servizi AV

*In data 11 maggio 2020, il consorzio ILSA, composto da Trenitalia e Air Nostrum, ha sottoscritto l'Accordo Quadro con ADIF, il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria spagnola, per la gestione dei servizi Alta Velocità nelle tratte Madrid - Barcellona, Madrid - Valencia/Alicante e Madrid - Malaga/Siviglia. La firma arriva a seguito dell'aggiudicazione avvenuta lo scorso 27 novembre 2019 e del via libera dell'autorità spagnola per il mercato e la concorrenza. L'inizio del servizio commerciale è previsto per gennaio 2022 e avrà durata decennale (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 11 maggio 2020).*

Spain: Trenitalia signs a framework agreement for AV services

On May 11th, 2020, the ILSA consortium, made up of Trenitalia and Air Nostrum, signed the Framework Agreement with ADIF, the Spanish railway infrastructure manager, for the management of High Speed services on the Madrid - Barcelona, Madrid - Valencia sections / Alicante and Madrid - Malaga / Seville. The signature comes following the award which took place on November 27th, 2019, and the green light from the Spanish authority for the market and competition. The commercial service

is expected to start in January 2022 and will last for ten years (FSI Group Press Release, May 11th, 2020).

TRASPORTI URBANI (URBAN TRANSPORT)

Germania: i tram a pianale rialzato Flexity di Bombardier autorizzati per la rete di Düsseldorf

Il fornitore Bombardier Transportation ha annunciato di aver ricevuto l'autorizzazione per i suoi tram Bombardier Flexity (Fig. 2) per iniziare l'esercizio sulla rete di Düsseldorf e Duisburg. Ciò significa che Rheinbahn può ora iniziare a utilizzare i tram per il servizio passeggeri all'interno dell'area metropolitana di Düsseldorf in Germania.

“Siamo lieti di aver raggiunto questo importante traguardo per la messa in servizio. Ciò supporterà i nostri sforzi per condensare i cicli del traffico tranviario a Düsseldorf, previsti per quest'anno. Con i nuovi veicoli HF6 per la Rheinbahn, offriamo ai nostri passeggeri più servizi e più comfort. Lavoriamo a stretto contatto con il nostro fornitore Bombardier Transportation per garantire che anche gli altri 56 veicoli siano autoriz-

zati al servizio passeggeri il più rapidamente possibile”, ha affermato M. RICHARZ, membro del consiglio di amministrazione per la tecnologia e le operazioni di Rheinbahn AG.

“Possiamo contare su una collaborazione costruttiva incredibile e di lunga durata con Rheinbahn. Sono molto orgoglioso del fatto che i nostri team abbiano lavorato duramente e collaborato per garantire il raggiungimento di questo importante traguardo. Sono felice che questi tram moderni e ad alta efficienza Flexity per piani alti possano ora iniziare il servizio passeggeri”, ha affermato M. FOHRER, capo del Bombardier Transportation Germany.

“I passeggeri possono aspettarsi tram con aria condizionata, ampie passerelle e generose aree polifunzionali. I nuovi tram sono inoltre dotati di tecnologie che garantiscono un ridotto consumo di energia e basse emissioni sonore”, ha aggiunto D. WUNDERLICH, responsabile vendite e consegna per le città tedesche di Bombardier Transportation.

Bombardier consegnerà alla Rheinbahn di Düsseldorf un totale di 59 tram Flexity di nuova concezione a pianale alto. Circa 1.000 tram Flexity di Bombardier operano in 42 città tedesche e oltre 5.000 tram sono stati ordinati o sono già in servizio di

entrate di successo in città di tutto il mondo (Comunicato Stampa Bombardier, 14 maggio 2020).

Germany: Bombardier's Flexity high-floor trams authorized for the Düsseldorf network

Global mobility solution provider Bombardier Transportation announced that it has received authorization for their Bombardier Flexity trams (Fig. 2) to begin operation in the Düsseldorf and Duisburg network. This means that Rheinbahn can now start using the trams for passenger service within the Düsseldorf metropolitan area in Germany.

“We are delighted to have reached this important commissioning milestone. This will support our efforts to condense tram traffic cycles in Düsseldorf, planned for this year. With the new HF6 vehicles for the Rheinbahn, we are offering our passengers more services and more comfort. We are working closely with our supplier Bombardier Transportation to ensure that the other 56 vehicles are also authorized for passenger service as quickly as possible,” said M. RICHARZ, Member of the Board of Management for Technology and Operations at Rheinbahn AG.

“We can look back on a long-lasting and incredible constructive partnership with Rheinbahn. I am very proud that our teams have worked hard and cooperated to ensure we achieved this important milestone. I am happy that these modern and energy efficient Flexity high-floor trams can now commence passenger service,” said M. FOHRER, Head of Bombardier Transportation Germany.

“Passengers can look forward to air-conditioned trams with large gangways and generous multipurpose areas. The new trams are also equipped with technologies which ensure reduced energy consumption and low noise emissions” added D. WUNDERLICH, Head of Sales and Delivery for German Cities at Bombardier Transportation.

Bombardier will deliver a total of 59 newly developed Flexity high-floor



(Fonte - Source: Bombardier)

Fig. 2 - I tram a pianale rialzato Flessibilità di Bombardier registrato per la rete di Düsseldorf.

Fig. 2 - Bombardier's Flexity high-floor trams authorized for the Düsseldorf network.

trams to Rheinbahn in Düsseldorf. Around 1,000 Flexity trams from Bombardier operate in 42 German cities and over 5,000 trams have been ordered or are already in successful revenue service in cities around the world (Bombardier Press Release, May 14th, 2020).

Singapore: partnership di servizi per il sistema di controllo dei treni automatici per la Circle Line della capitale

I treni Alstom e SMRT, con il supporto dell'Autorità per i trasporti terrestri (LTA), hanno firmato un accordo che garantirà la continua affidabilità e disponibilità del sistema di controllo dei treni senza conducente (Digital Train Control o Signaling comporta i segnali ottici, acustici o elettronici che trasmettono informazioni sotto forma di termini del segnale durante le operazioni ferroviarie) installate da Alstom sulla più grande rete Circle Line (CCL). Questo accordo di supporto ai servizi a lungo termine (LTSS) è il primo del suo genere per una linea MRT (Singapore Mass Rapid Transit), con una durata del contratto di 16 anni che include anche garanzie di prestazione per l'intero periodo contrattato (prenotato nel Q4 dell'Anno Fiscale 2019/20).

Sfruttando la lunga esperienza di Alstom nelle soluzioni di controllo dei treni e nella manutenzione, il programma vedrà Alstom fornire pezzi di ricambio, riparazioni, gestione dell'obsolescenza e supporto tecnico per il sistema CCL fino all'anno 2035. Durante questo periodo, un team locale di esperti Alstom lavorerà a stretto contatto Il team CCL di SMRT Trains per mantenere la disponibilità e la sicurezza del sistema di controllo dei treni. Tale localizzazione di risorse dedicate in loco, compresa l'adozione di strumenti diagnostici avanzati, offre flessibilità operativa ed efficienza per garantire un servizio sicuro e affidabile per i pendolari CCL.

“Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti a Singapore dove e quando conta di più. Con questo contratto LTSS rafforzeremo il por-

tafoglio di servizi Alstom nella regione dell'Asia del Pacifico e miglioreremo la localizzazione delle competenze chiave a Singapore. Rafforza inoltre la fiducia che SMRT Trains ripone nelle nostre competenze tecniche, operative e di manutenzione. Attendiamo con impazienza questa collaborazione a lungo termine che andrà a beneficio dei passeggeri sulla linea”, ha affermato G. DENIS, vicepresidente di Alstom Digital Mobility in Asia-Pacifico.

L. L. WEE, Amministratore delegato di SMRT Trains, ha dichiarato: “Questa collaborazione consentirà a SMRT di mantenere le prestazioni del sistema di segnalazione di Circle Line attraverso un supporto di riserva a lungo termine, tempi di consegna delle riparazioni più brevi e accesso alle competenze tecniche di Alstom”.

La soluzione Alstom Communications Based Train Control (CBTC) di Urbalis è entrata in servizio per la prima volta sulla rete CCL nel 2009, consentendo le prime operazioni automatizzate delle reti metropolitane e ferroviarie suburbane. Offre agli operatori un controllo preciso dei movimenti dei treni, consentendo a più treni di circolare sulla linea a frequenze e velocità più elevate in totale sicurezza, con o senza conducente.

Alstom è presente a Singapore da oltre 20 anni ed è un importante fornitore di sistemi integrati di metropolitana, sistemi di controllo dei treni digitali, materiale rotabile, infrastrutture e servizi per le linee MRT di Singapore. Il sistema CCL stesso è stato completamente progettato e costruito da Alstom in consorzio con aziende locali. Alstom sta attualmente fornendo il sistema di segnalamento e 23 treni Metropolis (69 vagoni della metropolitana) per la CCL Stage 6 (Alstom Press Release, 6 maggio 2020).

Singapore: services partnership for driverless train control system for the Circle Line of Singapore City

Alstom and SMRT Trains, with support from the Land Transport Au-

thority (LTA), have signed an agreement that will ensure the continued reliability and availability of the driverless train control system (Digital Train Control or Signalling entails the optical, acoustic or electronic signals that transmit information in the form of signal terms during railway operations) installed by Alstom on the larger Circle Line (CCL) network. This long-term services support (LTSS) agreement is the first of its kind for a Singapore Mass Rapid Transit (MRT) line, with a contract length of 16 years which also includes performance guarantees for the entire contracted term (booked in Q4 of the 2019/20 fiscal year).

Leveraging Alstom's long experience in train control solutions and maintenance, the programme will see Alstom provide spare parts, repairs, obsolescence management and technical support for the CCL system until the year 2035. During this period, a local team of Alstom experts will work closely alongside SMRT Trains' CCL team to maintain the availability and security of the train control system. Such localisation of dedicated on-site resources, including the adoption of advanced diagnostic tools, offers operational flexibility and efficiency to ensure safe and reliable service for CCL commuters.

“We are proud to support our customers in Singapore where and when it matters most. With this LTSS contract we will strengthen Alstom's service portfolio in the Asia Pacific region and enhance the localisation of key competencies in Singapore. It also reinforces the trust that SMRT Trains places in our technical, operational and maintenance expertise. We look forward to this long-term collaboration that will ultimately benefit passengers on the line,” said G. DENIS, Vice President of Alstom Digital Mobility in Asia Pacific.

Mr L. L. WEE, Chief Executive Officer, SMRT Trains, said: “This collaboration will allow SMRT to maintain the performance of Circle Line's signalling system through long-term spare support, shorter repair turnaround time and access to Alstom's technical expertise.”

Alstom's Communications Based Train Control (CBTC) solution Urbalis first entered service on the CCL network in 2009, enabling the first automated operations of metro and suburban rail networks. It gives operators precise control of train movements, allowing more trains to run on the line at higher frequencies and speeds in total safety, with or without drivers.

Alstom has been present in Singapore for over 20 years and is a major supplier of integrated metro systems, digital train control systems, rolling stock, infrastructure and services for Singapore's MRT lines. The CCL system itself was fully designed and built by Alstom in consortium with local companies. Alstom is currently supplying the signalling system and 23 Metropolis trains (69 metro cars) for the CCL Stage 6 (Alstom Press Release, May 6th, 2020).

TRASPORTI INTERMODALI (INTERMODAL TRANSPORT)

Russia: FSI e RŽD rafforzano l'intesa per lo sviluppo del traffico merci e della logistica

In questi giorni, FS Italiane e le Ferrovie russe (RŽD) hanno concordato di dare un nuovo, immediato e forte impulso al traffico merci tra i due Paesi e da e per la Cina.

La difficile situazione economica globale senza precedenti, causata dall'emergenza sanitaria COVID-19, richiede infatti che enti governativi e imprese di tutti i Paesi lavorino insieme per contribuire al sostegno dell'economia e della società civile, garantendo la fornitura di servizi di trasporto efficienti.

All'interno di questo scenario si colloca dunque l'intesa tra i Ministeri dei Trasporti russo e italiano, che si impegnano a intensificare gli sforzi e ad accrescere il ruolo del sistema ferroviario nel trasporto di merci funzionali alle attività industriali, sostenendo la media e la grande distribuzione con particolare attenzione alle merci di primaria necessità.

FS Italiane e RŽD avevano già attivato la cooperazione con i Memorandum of Understanding (MoU) sottoscritti nel febbraio 2018 e luglio 2016. Questi accordi hanno posto le basi per una concreta cooperazione in diversi ambiti: incremento del traffico merci e della logistica, sviluppo della rete e delle stazioni ferroviarie russe, cooperazione nell'ambito di Paesi terzi. È seguita poi la creazione di un gruppo di lavoro operativo, che ha coinvolto anche FS International, Italferr e Mercitalia, consentendo di avviare rapidamente le attività per implementare e avviare i primi progetti. Nell'ultima riunione, svoltasi il 20 febbraio 2020, sono state identificate le modalità e gli ambiti di intervento per lo sviluppo del traffico merci e della logistica tra Italia e Russia, sia come punti di origine e destinazione sia come transito da e per la Cina, attraverso gli itinerari della "Via della Seta".

Queste attività si aggiungono alla cooperazione già in essere tra RŽD e il Gruppo FS Italiane, il quale, con la controllata Italferr, sta contribuendo allo sviluppo e all'upgrade dell'infrastruttura ferroviaria serba. Allo stesso tempo, tramite Italferr e Italcertifer, il Gruppo è in procinto di attivare ulteriori collaborazioni per lo sviluppo delle nuove "Dedicated Super Speed Routes" in Russia (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 24 aprile 2020)

Russia: FSI and RŽD strengthen the agreement for the development of freight traffic and logistics

In these days, FS Italiane and the Russian Railways (RŽD) have agreed to give a new, immediate and strong boost to freight traffic between the two countries and from and to China.

The unprecedented difficult global economic situation, caused by the health emergency COVID-19, requires government agencies and businesses from all countries to work together to contribute to support the economy and civil society, ensuring the provision of efficient transport services.

Within this scenario, therefore, the

agreement between the Russian and Italian Ministries of Transport is placed, which undertake to intensify their efforts and increase the role of the railway system in the transport of goods functional to industrial activities, supporting the media and the large-scale distribution with particular attention to the basic necessities.

FS Italiane and RŽD had already activated cooperation with the Memorandums of Understanding (MoU) signed in February 2018 and July 2016. These agreements laid the foundations for concrete cooperation in various areas: increase in freight traffic and logistics, development of the network and Russian railway stations, cooperation in third countries. This was followed by the creation of an operational working group, which also involved FS International, Italferr and Mercitalia, allowing for the rapid launch of activities to implement and start the first projects. At the last meeting, held on February 20th, 2020, the methods and areas of intervention for the development of freight traffic and logistics between Italy and Russia were identified, both as points of origin and destination and as transit from and to China, through the itineraries of the "Silk Road".

These activities add to the cooperation already in place between RŽD and the FS Italiane Group, which, with the subsidiary Italferr, is contributing to the development and upgrade of the Serbian railway infrastructure. At the same time, through Italferr and Italcertifer, the Group is in the process of activating further collaborations for the development of the new "Dedicated Super Speed Routes" in Russia (FSI Group Press Release, April 24th, 2020).

Internazionale: Hupac lancia un nuovo collegamento Cina-Polonia

Hupac continua la sua stretta collaborazione con la Xian City Platform. Dopo un primo treno tra Xian e Milano (Busto Arsizio) nel 2019, ora colleghiamo l'emergente regione economica di Xian, nella Cina occidentale, con

Varsavia in Polonia. Grazie alla nostra presenza in Polonia, siamo in grado di offrire una rete completa con molteplici collegamenti gateway che coprono tutte le principali destinazioni industriali europee.

Il treno è partito dall'International Port Area di Xian con 48 unità di carico contenenti principalmente beni di consumo. Dopo un viaggio di 13 giorni attraverso il Kazakistan, la Russia e la Bielorussia, il 18 aprile il treno è arrivato al terminal di Varsavia. La merce è destinata a diversi mercati: principalmente Polonia, ma anche Germania e Spagna.

Con questa iniziativa Hupac rafforza la sua posizione nel crescente mercato del trasporto merci su rotta tra la Cina e l'Europa. Il nuovo servizio Xian-Polonia sarà effettuato con partenze settimanali in entrambe le direzioni. La prossima partenza è prevista per la fine di aprile/inizio maggio, in vista della riapertura dei principali siti produttivi in Europa (*Comunicato Stampa Hupac*, 23 aprile 2020).

International: Hupac launches a new China-Poland link

Hupac continues its close collaboration with the Xian City Platform. After a first train between Xian and Milan (Busto Arsizio) in 2019, we are now connecting the emerging economic region of Xian in western China with Warsaw in Poland. Thanks to our presence in Poland, we are able to offer a complete network with multiple gateway connections covering all major European industrial destinations.

The train left the Xian International Port Area with 48 cargo units containing mainly consumer goods. After a 13-day journey through Kazakhstan, Russia and Belarus, the train arrived at the Warsaw terminal on 18 April. The goods are destined for different markets: mainly Poland, but also Germany and Spain.

With this initiative Hupac strengthens its position in the growing rail freight market between China and

Europe. The new Xian-Poland service will be operated with weekly departures in both directions. The next departure is scheduled for the end of April / beginning of May, in view of the reopening of the main production sites in Europe (Hupac Press Release, April 22nd, 2020).

INDUSTRIA (MANUFACTURES)

Internazionale: la pandemia non ferma le attività all'estero di Italferr

La Società di ingegneria di Ferrovie dello Stato Italiane continua ad essere presente sui mercati internazionali nonostante l'emergenza mondiale Covid-19. Tutte le sedi Italferr sono operative pur con qualche difficoltà causata soprattutto dalle limitazioni imposte dai governi locali; la Turchia, ad esempio, ha previsto limiti di età ai lavoratori in servizio mentre in Texas, dove si prevede una riapertura parziale dal 24 aprile, continua una intensa collaborazione con il cliente attraverso il lavoro da casa.

Ad oggi proseguono senza criticità i contratti relativi ad attività di progettazione in smartwork come in India per lo sviluppo della linea ferroviaria Rishikesh- Karanprayang (tunnel dell'Himalaya) o in Serbia per la ricostruzione della linea ferroviaria Resnik-Vrbnica-Montenegro.

Per i contratti di PMC è stata necessaria una massimizzazione della produzione con piattaforme digitali per il personale tranne per alcuni progetti come in India dove, dal 22 aprile, sono ripresi i lavori sul ponte Anji-Khad o in Qatar dove proseguono le attività per la messa in servizio del tram di Lusail.

Le decisioni prese dai vari governi non sono sempre in linea tra loro; in Uzbekistan è stato adottato un vero e proprio lockdown, soprattutto relativo agli spostamenti, fino al 10 maggio, mentre in India le rigide chiusure sono state già allentate da alcuni Stati locali preoccupati

dalla crisi economica e dall'arrivo dei monsoni.

Nei Paesi di fede musulmana come il Qatar, l'inizio del Ramadan darà un ulteriore rallentamento alle economie locali.

Per Italferr è importante monitorare sempre e comunque le diverse realtà mantenendo i contatti con i clienti, sia attraverso il proprio personale nelle sedi estere che con i collaboratori locali, per garantire elevati standard di qualità (*Comunicato Stampa Italferr*, 1 maggio 2020).

International: the pandemic does not stop Italferr's activities abroad

The engineering company of Ferrovie dello Stato Italiane continues to be present on international markets despite the worldwide emergency Covid-19. All Italferr offices are operational despite some difficulties caused mainly by the limitations imposed by local governments; Turkey, for example, has set age limits for workers on duty, while in Texas, where a partial reopening is expected from April 24th, intense collaboration with the customer continues through work from home.

To date, contracts relating to smartwork design activities such as India for the development of the Rishikesh-Karanprayang railway line (Himalaya tunnel) or Serbia for the reconstruction of the Resnik-Vrbnica-Montenegro railway line are continuing without any problems.

For the PMC contracts, a maximization of production with digital staff platforms was necessary except for some projects such as in India where, from April 22nd, work was resumed on the Anji-Khad bridge or in Qatar where mass commissioning activities continue in service of the Lusail tram.

The decisions made by the various governments are not always in line with each other; in Uzbekistan, a real lockdown was adopted, especially relating to travel, until May 10th, while in India the rigid closures have already been loosened by some local

states concerned by the economic crisis and the arrival of monsoons.

In countries of Muslim faith such as Qatar, the beginning of Ramadan will further slow-down local economies.

It is important for Italferr to always monitor the different realities while maintaining contacts with customers, both through its staff in foreign offices and with local collaborators, to ensure high quality standards (Italferr Press Release, May 1st, 2020).

Svizzera: FFS, Thurbo e RegionAlps, gara d'appalto per 194 elettrotreni per la rete celere regionale

Le FFS hanno lanciato assieme a Thurbo e RegionAlps una gara d'appalto per 194 elettrotreni a un piano per la rete celere regionale. Le imprese ferroviarie necessitano di nuovo materiale rotabile per poter offrire anche in futuro un servizio di trasporto pubblico efficiente e rispettoso dell'ambiente. I nuovi treni dovrebbero principalmente sostituire gli attuali elettrotreni a un piano per la rete celere regionale, che devono essere messi fuori servizio. FFS, Thurbo e RegionAlps puntano consapevolmente su un concetto di veicolo collaudato e non sullo sviluppo di una nuova soluzione. Gli appalti avranno luogo in base a una procedura a più fasi. La decisione su quali fornitori saranno ammessi a una seconda fase del bando dovrebbe essere presa a fine 2020.

- FFS, Thurbo e RegionAlps necessitano di nuovi elettrotreni a un piano per la rete celere regionale.

Per standardizzare le proprie flotte e sfruttare le sinergie, oggi le tre imprese ferroviarie hanno indetto un bando pubblico comune. Dei 194 treni, 106 dovrebbero andare alle FFS, 70 a Thurbo e 18 a RegionAlps. Ai costruttori viene chiesto un concetto di veicolo già collaudato in un paese europeo; FFS, Thurbo e RegionAlps non vogliono sviluppare una nuova soluzione. I nuovi treni dovrebbero essere autorizzati per la Svizzera, la Germania e l'Austria. Le imprese fer-

roviarie prevedono attualmente un volume d'ordine pari a un massimo di 1,5 miliardi di franchi. Il Consiglio d'amministrazione delle FFS stabilirà l'importo preciso della linea di credito entro fine 2020. Il progetto d'appalto è coordinato con i cantoni interessati – che fungono da committenti nel traffico regionale – e l'Ufficio Federale dei Trasporti.

- Sostituzione dei treni esistenti.

I nuovi veicoli dovrebbero principalmente sostituire i circa 270 treni esistenti che, avendo raggiunto la loro durata di vita, devono essere messi fuori servizio entro la fine del 2035. Oltre ai 194 treni, per i quali è stata lanciata oggi una gara d'appalto, le imprese ferroviarie necessitano presumibilmente di almeno altri 100 treni per sostituire tutti i vecchi veicoli e consentire il potenziamento dell'offerta deciso dal Parlamento e il conseguente atteso aumento del traffico. In questo contesto, sono state messe a concorso opzioni per un totale di 316 veicoli che – a seconda dell'evoluzione della mobilità – dovrebbero essere realizzate in modo flessibile nei prossimi anni. Inoltre, su simap.ch sono state pubblicate opzioni per contratti di servizio specifici (come ad es. per il sistema di controllo dei treni ETCS).

- Impiego previsto da dicembre 2025.

Entro fine 2020 le tre imprese ferroviarie valuteranno, nell'ambito di una cosiddetta preselezione, l'idoneità dei possibili costruttori. Alla seconda fase del bando dovrebbero essere ammessi i tre costruttori la cui piattaforma veicoli esistente meglio soddisfa i requisiti dei concetti d'offerta, d'infrastruttura e d'orario. Secondo l'attuale piano del progetto, l'aggiudicazione avverrà nel 2022 così che i primi treni potranno essere impiegati a partire dall'orario 2026.

- Come si inseriscono gli appalti nella strategia del materiale rotabile di FFS, Thurbo e RegionAlps?

Le FFS puntano su pochi tipi di veicoli standardizzati. Il traffico regionale dovrebbe in futuro compren-

dere – oltre a una flotta di treni bi-piano per le linee maggiormente frequentate (ad es. quelle della rete celere regionale zurighese) – una flotta di treni a un piano, moderna ed economica, con due tipologie di veicoli. Il primo tipo di treni verrà acquisito nell'ambito dell'attuale bando e sostituirà, tra il 2025 e il 2035, i Domino e una parte dei Flirt (acquisiti prima del 2011). Il secondo tipo di treni sostituirà, dal 2037 al 2048, i vecchi veicoli rimanenti.

Thurbo conta da molto tempo su una flotta affidabile ed economica con due diverse lunghezze di veicoli. Ciò consente di utilizzare in modo ottimale le diverse lunghezze dei marciapiedi nella rete Thurbo, di garantire capacità sufficienti nell'accesso ai centri di Winterthur e San Gallo e di mantenere bassi i costi grazie ad aggiunte e sganciamenti di veicoli rapidi e secondo le esigenze.

RegionAlps: RegionAlps deve sostituire i veicoli di tipo Domino e Nina per soddisfare le esigenze dei propri clienti e garantire una sufficiente capacità sulle proprie linee.

- Nota per il lettore: Il materiale rotabile di FFS Viaggiatori.

Quali cambiamenti sono previsti per la flotta di FFS Viaggiatori? Attualmente (Tab. 1) il parco veicoli della divisione Viaggiatori è composto da circa 20 tipi di veicoli: l'obiettivo è portare gradualmente questo numero a 6-7, al fine di rendere i diversi treni più distinguibili per i passeggeri e diminuire la complessità e i costi. Si intende altresì aumentare ulteriormente la capacità di trasporto, sostituendo i treni a un piano impiegati sulle tratte più frequentate con materiale rotabile a due piani. Questi veicoli presentano inoltre un accesso a pianale ribassato, utile non solo per le persone a mobilità ridotta ma anche per tutte le altre categorie di viaggiatori. Anche in relazione alle flotte future, le FFS continueranno a concentrarsi in via prioritaria sull'offerta di vantaggi di rilievo per i clienti e su un orientamento sistematico al servizio (*Comunicato Stampa FFS*, 18 maggio 2020).

Tabella 1 – Table 1
(Fonte - Source: FFS)

Materiale rotabile impiegato nelle FFS
FFS Fleet Rolling Stocks

EuroCity	InterCity	InterRegio	Rete celere regionale
A livello internazionale	A livello nazionale	A livello interregionale	A livello regionale
Materiale rotabile a un piano	Materiale rotabile a uno e due piani	Materiale rotabile a uno e due piani	Materiale rotabile a uno e due piani
A lungo termine: materiale rotabile a un piano	A lungo termine: materiale rotabile a due piani	A lungo termine: materiale rotabile a due piani	A lungo termine: materiale rotabile a uno e due piani
Fino a 250 km/h	Fino a 200 km/h	Fino a 200 km/h	Standard 160 km/h
Catering ferroviario, zona del silenzio,	Catering ferroviario, zona del silenzio,	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe, comodi spazi destinati ai passeggeri in piedi
Esempi: Giruno, ETR 610, materiale rotabile internazionale di ferrovie straniere	Esempi: bipiano TLP, IC 2000	Esempi: bipiano TLP IR, IC 2000 IR, bipiano IR	Esempi: FLIRT, bipiano Regio

Switzerland: SBB, Thurbo and RegionAlps, tender for 194 electric trains to the regional fast network

Together with Thurbo and RegionAlps, SBB launched a tender for 194 single-deck electric trains for the regional express network. Railway companies need new rolling stock in order to offer an efficient and environmentally friendly public transport service in the future. The new trains are expected to primarily replace the current single-deck electric trains for the regional fast network, which are to be taken out of service. SBB, Thurbo and RegionAlps consciously rely on a proven vehicle concept and not on the development of a new solution. Procurement will take place according to a multi-stage procedure. The decision on which suppliers will be admitted to a second phase of the call should be made at the end of 2020.

- SBB, Thurbo and RegionAlps need

new single-deck electric trains for the regional express network.

To standardize their fleets and exploit synergies, today the three railway companies have launched a common public tender. Of the 194 trains, 106 are expected to go to SBB, 70 to Thurbo and 18 to RegionAlps. Manufacturers are asked for a vehicle concept already tested in a European country; SBB, Thurbo and RegionAlps do not want to develop a new solution. The new trains are expected to be authorized for Switzerland, Germany and Austria. Railway companies currently expect an order volume of up to 1.5 billion francs. The SBB Board of Directors will establish the precise amount of the credit line by the end of 2020. The procurement project is coordinated with the cantons concerned - which act as commissioners in regional traffic - and the Federal Office of Transport.

- Replacement of existing trains.

The new vehicles should mainly replace the approximately 270 existing

trains which, having reached their lifespan, must be taken out of service by the end of 2035. In addition to the 194 trains, for which a tender was launched today, railway undertakings presumably need at least another 100 trains to replace all old vehicles and allow the offer decided by Parliament to be strengthened and the consequent expected increase in traffic. In this context, options for a total of 316 vehicles were put out to tender which - depending on the evolution of mobility - should be made flexibly in the coming years. In addition, options for specific service contracts (such as the ETCS train control system) were published on simap.ch.

- Use expected from December 2025.

By the end of 2020, the three railway companies will assess, in the context of a so-called pre-selection, the suitability of possible manufacturers. The three manufacturers whose existing vehicle platform best meets the requirements of the offer, infrastructure

and timetable concepts should be admitted to the second phase of the call. According to the current project plan, the award will take place in 2022 so that the first trains can be used starting from 2026.

- How do procurement fit into the SBB, Thurbo and RegionAlps rolling stock strategy?

SBB is targeting a few standardized vehicle types. Regional traffic is expected in the future include - in addition to a fleet of double-decker trains for the most frequented lines (e.g. those of the Zurich regional express network) - a fleet of single-storey trains, modern and economic, with two types of vehicles. The first type of train will be acquired under the current tender and will replace, between 2025 and 2035, the *Dominoes* and a part of the *Flirt* (acquired before 2011). The second type of trains will replace the remaining old vehicles from 2037 to 2048.

Thurbo has long had a reliable and affordable fleet with two different vehicle lengths. This allows you to optimally use the different lengths of side-walks in the *Thurbo* network, to ensure sufficient capacity in accessing the centers of Winterthur and St. Gallen and to keep costs low thanks to the additions and releases of vehicles quickly and according to needs.

RegionAlps: *RegionAlps* must replace *Domino* and *Nina* vehicles to meet the needs of its customers and ensure sufficient capacity on its lines.

- Note for the reader: SBB Passenger's rolling stock.

What changes are planned for the SBB Passenger fleet? Currently (Tab. 1) the vehicle fleet of the *Traveler* division is made up of about 20 types of vehicles: the aim is to gradually bring this number to 6-7, in order to make the different trains more distinguishable for passengers and decrease complexity and costs. It also intends to further increase the transportation capacity by replacing the single-storey trains used on the busiest sections with two-storey rolling stock. These vehicles also have low-floor access,

useful not only for people with reduced mobility but also for all other categories of travelers. In relation to future fleets, SBB will continue to focus primarily on offering significant customer benefits and on a systematic orientation towards service (SBB Press Release, May 18th, 2020).

VARIE (OTHERS)

Internazionale: record negativo per il mercato auto europeo ad aprile: -78,3%

Secondo i dati diffusi oggi 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) ad aprile le immatricolazioni di auto ammontano a 292.182 unità, con un calo del 78,3% rispetto ad aprile 2019.

Nel primo quadrimestre 2020 i volumi immatricolati si attestano a 3.346.193 unità, con una flessione del 39,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Aprile è il primo mese interessato per intero dalle misure emergenziali di contenimento della pandemia da Covid-19 nei Paesi europei - con la maggior parte dei concessionari chiusi - e rappresenta un record negativo in termini di caduta dei volumi da quando ACEA ha iniziato la rilevazione dei dati di mercato - afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA.

Ciascuno dei 27 Paesi europei (incluso UK) ha chiuso il mese in calo a doppia cifra, ma Italia e Regno Unito hanno registrato le contrazioni peggiori: -97,6% e -97,3% rispettivamente, seguiti dalla Spagna (-96,5%), con il nostro Paese a detenere la peggior performance tra i major market per il secondo mese consecutivo. Anche la Francia subisce pesantemente i colpi della crisi, con immatricolazioni in calo dell'88,8% ad aprile, mentre per la Germania la flessione è del 61,1%.

Nel complesso, i cinque major market pesano per il 53% del totale immatricolato nel mese, con un ribasso dei volumi dell'84%, mentre la loro quota ad aprile 2019 era del 71%. Anche in questo mese così critico, prosegue la diminuzione delle vendite di auto diesel nei maggiori mercati (-84%, con una quota del 32%); la quota più alta di auto diesel rispetto al proprio mercato va all'Italia, con il 41%. Nel quadrimestre, il mercato europeo ha perso complessivamente 2,14 milioni di unità, con un grave impatto sui settori secondario e terziario, anche in termini di mercato del lavoro.

La recessione dell'economia europea colpisce un mercato auto già stagnante, visto che il primo bimestre 2020 aveva chiuso a -7,3% dopo un 2019 poco sopra i livelli del 2018 (+1,2%).

Come ANFIA, ci uniamo al recente appello di ACEA e CLEPA alla Commissione europea affinché si assista ad un allineamento dei maggiori Paesi sulla priorità di un robusto piano di rilancio coordinato del settore automotive, in primis agendo con interventi di sostegno al mercato e per il rinnovo del parco, per riattivare le attività produttive e mantenere l'occupazione, con l'intento di stimolare la ripresa dell'economia in generale e proseguire sulla strada degli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione dell'impatto ambientale della mobilità".

In Italia, le immatricolazioni totalizzate ad aprile si attestano a 4.279 unità (-97,6%). Nei primi quattro mesi del 2020, le immatricolazioni complessive ammontano a 351.611 unità, con un decremento del 50,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2019.

L'Italia, per il secondo mese consecutivo, è il paese il cui mercato auto ha subito di più il colpo della crisi pandemica, sia nel mese, sia nel cumulo. Hanno pesantemente inciso sulle immatricolazioni di aprile la chiusura dei concessionari e delle reti di vendita su tutto il territorio nazionale, nonché il blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla so-

sensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali. Secondo i dati ISTAT, ad aprile l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,1% su base mensile e una variazione tendenziale nulla (da +0,1% del mese precedente). L'azzeramento dell'inflazione è imputabile prevalentemente ai prezzi dei Beni energetici che amplificano la loro flessione sia nella componente regolamentata (da -9,4% a -14,1%) sia in quella non regolamentata (da -2,7% a -7,6%). In quest'ultimo comparto, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, i prezzi del Gasolio passano da -4,9% a -10,7% in termini tendenziali (-5,4% su base mensile), quelli della Benzina da -1,3% a -9% (-5,1% il congiunturale) e i prezzi degli Altri carburanti da -4,3% a -5,3% (-1,3% rispetto a marzo).

Guardando alle alimentazioni, la quota di auto nuove diesel sale ad aprile al 41%, chiudendo il quadrimestre a 34%, mentre si riduce la quota di auto a benzina, 35% ad aprile, dieci punti in meno rispetto ai primi due mesi dell'anno. La quota di auto ad alimentazione alternativa, invece, sale al 23% nel mese e nel bimestre marzo-aprile raggiunge il 27%, sette punti percentuali in più del bimestre precedente (gennaio-febbraio).

La quota delle auto a trazione alternativa nel 1° quadrimestre è del 21% (era il 13,6% un anno fa). A marzo-aprile, sono state vendute 1.429 auto BEV contro le 1.828 dello stesso bimestre del 2019 (-22%), la rispettiva quota sul totale del mercato dei due mesi è 4,4% contro 0,5%. Nel 1° quadrimestre le vendite di auto ad alimentazione alternativa si riducono su base annua del 24%, la metà del mercato complessivo (-51%).

Le marche italiane hanno registrato, in Europa, 10.952 immatricolazioni nel mese di marzo (-87,7%), con una quota di mercato del 3,7%. Nel primo quadrimestre, le immatricolazioni delle marche italiane ammontano a 181.444 unità (-48%) con una quota di penetrazione del 5,4%.

La Spagna totalizza 4.163 immatricolazioni nel mese di aprile 2020, il

96,5% in meno rispetto ad aprile 2019. Nei primi quattro mesi dell'anno, il mercato risulta in flessione del 48,9%, con 222.866 unità immatricolate.

A gennaio-aprile 2020, le auto diesel rappresentano il 27,3% del mercato, le auto a benzina sono il 55% e le auto ad alimentazione alternativa il 17,7%, in calo solo del 10% rispetto ad un anno fa.

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC sottolinea che il mese di aprile 2020 resterà nella memoria per aver registrato il peggior risultato per le immatricolazioni, ma si spera che si tratti di un caso isolato, dovuto alle restrizioni delle attività e degli spostamenti a causa dello stato di allarme dovuto al Covid-19. La progressiva apertura di tutti i canali di vendita durante il mese di maggio, programmata con tutte le misure di sicurezza previste, deve necessariamente essere accompagnata da un robusto piano di incentivazione della domanda, che aiuti i consumatori, che hanno bisogno o desiderano cambiare auto, a scegliere tra l'attuale gamma di nuovi veicoli, tutti dotati dei più alti standard ambientali, di sicurezza ed efficienza. Se non verranno prese misure in questo senso, il parco circolante invecchierà ancora di più a causa di questa crisi: è necessario incoraggiare la sostituzione e la radiazione dei veicoli più vecchi e più inquinanti, promuovendo l'acquisto di veicoli efficienti e più sicuri. Nella mobilità post-Covid-19, il veicolo privato si candida a diventare, in molte occasioni, il mezzo di trasporto preferito, rendendo così ancora più importante la diffusione di auto tecnologicamente avanzate e meno inquinanti. Per il settore automobilistico serve un piano nazionale che scuota il mercato con misure specifiche, per stimolare la domanda e salvaguardare l'industria, da attuarsi il prima possibile.

In Francia, ad aprile, si registrano 20.997 nuove immatricolazioni, con una flessione dell'88,8% rispetto ad aprile 2019. Nel primo quadrimestre 2020, la flessione si attesta al 48%, per un totale di 385.676 immatricolazioni. Il mercato dell'usato, se-

condo le stime di CCFA, registra nel mese 115.424 unità, il 77,1% in meno rispetto ad aprile 2019, mentre, nel primo quadrimestre 2020 si totalizzano 1.448.193 unità (-24,4%).

Ad aprile, le immatricolazioni di auto diesel si riducono dell'89% e la quota si attesta al 32%, un punto in meno rispetto ad aprile 2019. Le auto a benzina, con il 57% del mercato, perdono 3 punti di quota rispetto ad aprile 2019, anche in questo caso con volumi in flessione dell'89%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano l'11% del mercato di aprile, con 2.341 unità (-82%), di cui 1.218 elettriche (-62% e 5,8% di quota), 427 ibride plug-in (-67% e 2% di quota) e 616 ibride tradizionali (-92% e 2,9% di quota).

Nel primo quadrimestre, le immatricolazioni per alimentazione risultano così ripartite: 49% auto benzina, 33% auto diesel, 10,5% auto ibride (di cui 2,6% ricaricabili), 7% auto elettriche. PFA (la Plateforme automobile, che riunisce Costruttori, componentisti, subfornitori e altri attori del Sistema della mobilità francese) lamenta una ripresa debole nella fase post-lockdown, affermando che la rete dei concessionari vede un volume di attività al 25% e sottolinea che occorre evitare il peggio: il collasso delle imprese della filiera automotive e del loro know-how, che devono, invece, tenere le redini delle sfide della mobilità futura.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate ad aprile 120.840 unità (-61,1%). Nei primi quattro mesi del 2020, le immatricolazioni si attestano a 822.202 unità, in ribasso del 31%. La chiusura degli stabilimenti, l'interruzione delle forniture nelle catene di approvvigionamento e il calo della domanda interna ed estera hanno avuto effetti pesantissimi sulla produzione automobilistica. Ad aprile, le case auto tedesche hanno quasi completamente cessato la produzione.

Gli ordini dal mercato interno sono fortemente diminuiti nel mese (-70%) e da inizio anno sono calati del 32%. Ad aprile, gli ordini dai mercati esteri sono aumentati del 47% e nel

cumulato da inizio anno sono stati inferiori del 25% rispetto all'anno precedente. Nel mese, le vendite ai privati calano del 58%, rappresentando il 42% del mercato; quelle alle società sono in diminuzione del 63% e rappresentano il 58% del totale. Le vendite di autovetture a benzina sono state 60.295, con una quota di mercato del 50%; le vetture diesel 38.836, con una quota del 32%, e quelle ad alimentazione alternativa valgono il 18%. Tra queste, le ibride sono il 13,7%, (16.573 unità), di cui il 4,6% ricaricabili (5.618 unità). Le vetture elettriche rappresentano il 3,8%, pari a 4.635 immatricolazioni, mentre le vendite di vetture a metano sono state 286 e quelle di auto a Gpl 191.

La media delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture immatricolate ad aprile 2020 è pari a 150,9 g/km.

Il mercato inglese, infine, ad aprile totalizza 4.321 nuove registrazioni (-97,3%), perlopiù consegnate ai lavoratori dei servizi essenziali e di assistenza e alle realtà del servizio pubblico. Nel primo quadrimestre dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 487.878, il 43,4% in meno rispetto al primo quadrimestre 2019. L'associazione inglese dell'automotive SMMT rileva che, con gli showroom del Regno Unito chiusi per tutto il mese di aprile, non sorprende che il mercato abbia registrato la peggior performance di sempre. La lettura di questi dati, pur se attesi, risulta particolarmente triste, visto che il sostentamento di centinaia di migliaia di persone dipende dal settore. Un mercato auto forte sostiene un'economia in salute e poiché la Gran Bretagna sta iniziando a pianificare la ripresa, c'è bisogno che il commercio di autoveicoli sia alla ribalta. Riavviare in sicurezza questo settore, uno dei più importanti, e rivitalizzare quella che, inevitabilmente, sarà una domanda inizialmente debole, è la chiave per sbloccare la produzione e accelerare la ripartenza economica del Regno Unito.

SMMT ha inoltre rivisto al ribasso le previsioni di chiusura d'anno, per il quale si stimano 1,68 milioni di

nuove immatricolazioni, il livello più basso dal 1992, quando il mercato si fermò a 1,59 milioni di unità. Siamo al di sotto dei livelli raggiunti durante l'ultima crisi economico finanziaria e a -27% rispetto ai 2,31 milioni di auto immatricolate nel 2019. Secondo il tipo di alimentazione, calano sia le immatricolazioni di auto diesel, -98% nel mese e -60% nel cumulato, con una quota ridotta al 19%, sia quelle di auto a benzina, -98,5% nel mese e -47,5% nel cumulato, con il 60% di quota. Le auto ad alimentazione alternativa valgono il 39% del mercato di aprile e il 21% del mercato dei primi 4 mesi. Ad aprile le auto BEV sono il 32% del mercato e registrano una perdita in volumi del 10%, mentre nel cumulato la quota è del 4%, con un aumento dei volumi del 161%. SMMT stima un raddoppio dei volumi di auto BEV nel 2020, fino a 77.300 unità, grazie all'introduzione di nuovi modelli. Da inizio anno, le vendite di auto ibride plug-in registrano una crescita del 31% e conquistano il 2,8% del mercato, mentre le vendite di auto ibride perdono il 13,9% del mercato con una quota del 5,8%, e le vendite di auto mild-hybrid aumentano del 111% rappresentando l'8,2% del mercato.

La quota di mercato dei privati, nel mese, si attesta al 20%, in calo del 99%, mentre le vetture aziendali si riducono del 97% e rappresentano il 71,5% del mercato (*Comunicato Stampa ANFIA*, 19 maggio 2020).

International: negative record for the European auto market in April: -78.3%

According to the data released today by ACEA, in all the countries of the European Union enlarged to EFTA and the United Kingdom (EU 27 + EFTA + United Kingdom: remember that from 1 February 2020 the United Kingdom is no longer part of the Union European; data for Malta are not currently available) in April car registrations amounted to 292,182 units, with a drop of 78.3% compared to April 2019.

In the first quarter of 2020, registered volumes stood at 3,346,193 units, with a decrease of 39.1% compared to the same period of the previous year. "April is the first month entirely affected by the emergency measures to contain the pandemic from Covid-19 in European countries - with most dealers closed - and represents a negative record in terms of falling volumes since ACEA began the survey of market data - says P. SCUDIERI, President of ANFIA.

Each of the 27 European countries (including the UK) ended the month in double-digit decline, but Italy and the United Kingdom recorded the worst contractions: -97.6% and -97.3% respectively, followed by Spain (-96, 5%), with our country holding the worst performance among the major markets for the second consecutive month. France also suffered heavily from the crisis, with registrations down 88.8% in April, while for Germany the drop was 61.1%.

Overall, the five major markets account for 53% of the total registered in the month, with a drop in volumes of 84%, while their share in April 2019 was 71%. Also in this critical month, the decrease in sales of diesel cars in the main markets continues (-84%, with a share of 32%); the highest share of diesel cars compared to its market goes to Italy, with 41%. In the quarter, the European market lost a total of 2.14 million units, with a serious impact on the secondary and tertiary sectors, also in terms of the labor market.

The recession in the European economy hits an already stagnant auto market, given that the first two months of 2020 had closed at -7.3% after 2019 just above the 2018 levels (+ 1.2%).

As ANFIA, we join the recent appeal by ACEA and CLEPA to the European Commission to assist the alignment of the major countries on the priority of a robust coordinated recovery plan for the automotive sector, primarily by acting with market support and renewal interventions of the park, to reactivate production activities and maintain employment, with the aim of

stimulating the recovery of the economy in general and pursuing the path of decarbonising and reducing the environmental impact of mobility”.

In Italy, registrations totaled in April stood at 4,279 units (-97.6%). In the first four months of 2020, total registrations amounted to 351,611 units, with a decrease of 50.7% compared to the volumes of the same period of 2019.

Italy, for the second consecutive month, is the country whose auto market has suffered the most from the pandemic crisis, both in the month and in the cumulative period. The closure of dealers and sales networks throughout the country, as well as the blocking of the registration process resulting from the suspension of the activities of the staff of the provincial engines, had a serious impact on the April registrations. According to ISTAT data, in April the national consumer price index recorded an increase of 0.1% on a monthly basis and a zero trend change (from +0.1% in the previous month). The elimination of inflation is mainly attributable to the prices of energy goods which amplify their decrease both in the regulated component (from -9.4% to -14.1%) and in the unregulated component (from -2.7% to -7.6%). In the latter sector, looking at the trend of fuel prices, the prices of Diesel go from -4.9% to -10.7% in tendential terms (-5.4% on a monthly basis), those of Petrol from -1.3% to -9% (cyclically -5.1%) and the prices of other fuels from -4.3% to -5.3% (-1.3% compared to March).

Looking at fuel supplies, the share of new diesel cars rises to 41% in April, closing the quarter to 34%, while the share of petrol cars decreases, to 35% in April, ten points less than in the first two months of year. The share of alternative fuel cars, however, rises to 23% in the month and in the two months March-April reaches 27%, seven percentage points more than the previous two months (January-February).

The share of alternative drive cars in the 1st quarter was 21% (it was 13.6% a year ago). In March-April, 1,429 BEV cars were sold against

1,828 in the same two-month period of 2019 (-22%), the respective share of the total market for the two months is 4.4% against 0.5%. In the first quarter, sales of alternatively powered cars decreased by 24% on an annual basis, half of the overall market (-51%).

Italian brands registered 10,952 registrations in Europe in March (-87.7%), with a market share of 3.7%. In the first four months, registrations of Italian brands amounted to 181,444 units (-48%) with a penetration share of 5.4%.

Spain has 4,163 registrations in April 2020, 96.5% less than in April 2019. In the first four months of the year, the market decreased by 48.9%, with 222,866 units registered.

In January-April 2020, diesel cars represent 27.3% of the market, petrol cars are 55% and alternative fuel cars 17.7%, down only 10% compared to a year ago.

The Spanish automotive association ANFAC points out that the month of April 2020 will remain in the memory for having recorded the worst result for registrations, but it is hoped that this is an isolated case, due to the restrictions on activities and travel due to the alarm status due to Covid-19. The progressive opening of all sales channels during the month of May, programmed with all the security measures envisaged, must necessarily be accompanied by a robust demand incentive plan, which helps consumers, who need or want to change cars, to choose from the current range of new vehicles, all equipped with the highest environmental, safety and efficiency standards. If no measures are taken in this sense, the park in circulation will age even more due to this crisis: it is necessary to encourage the replacement and radiation of older and more polluting vehicles, promoting the purchase of efficient and safer vehicles. In post-Covid-19 mobility, the private vehicle is a candidate to become, on many occasions, the preferred means of transport, thus making the diffusion of technologically advanced and less polluting cars even more important. For the automotive sector, a national plan is needed that

shakes the market with specific measures, to stimulate demand and safeguard the industry, to be implemented as soon as possible.

In France, 20,997 new registrations were registered in April, with a decrease of 88.8% compared to April 2019. In the first quarter of 2020, the decrease stood at 48%, for a total of 385,676 registrations. The second-hand market, according to CCFA estimates, recorded 115,424 units in the month, 77.1% less than in April 2019, while 1,448,193 units (-24.4%) totaled in the first quarter of 2020.

In April, registrations of diesel cars fell by 89% and the share stood at 32%, a point less than in April 2019. Petrol cars, with 57% of the market, lost 3 points compared to in April 2019, also in this case with volumes down 89%. Alternative fuel cars represent 11% of the April market, with 2,341 units (-82%), of which 1,218 electric (-62% and 5.8% share), 427 plug-in hybrids (-67% and 2% of share) and 616 traditional hybrids (-92% and 2.9% of share).

In the first four months, the registrations for power supply were broken down as follows: 49% petrol cars, 33% diesel cars, 10.5% hybrid cars (of which 2.6% rechargeable), 7% electric cars. PFA (the Plateforme automobile, which brings together French manufacturers, components, subcontractors and other players) complains of a weak recovery in the post-lockdown phase, stating that the dealer network sees a 25% volume of activity and stresses that it is necessary avoid the worst: the collapse of the companies in the automotive supply chain and their know-how, which must, instead, keep the reins of the challenges of future mobility.

In the German market, 120,840 units were registered in April (-61.1%). In the first four months of 2020, registrations stood at 822,202 units, down 31%. The closure of the factories, the interruption of supplies in the supply chains and the drop in domestic and foreign demand have had very serious effects on automotive production. In April, German car manufacturers almost completely stopped production.

Orders from the domestic market fell sharply in the month (-70%) and since the beginning of the year have fallen by 32%. In April, orders from foreign markets increased by 47% and in the cumulative since the beginning of the year they were 25% lower than the previous year. During the month, sales to individuals dropped by 58%, representing 42% of the market; those to companies are down 63% and represent 58% of the total. Sales of petrol cars were 60,295, with a market share of 50%; 38,836 diesel cars, with a 32% share, and those with alternative fuel are worth 18%. Among these, hybrids are 13.7% (16,573 units), of which 4.6% rechargeable (5,618 units). Electric cars represent 3.8%, equal to 4,635 registrations, while sales of natural gas cars were 286 and those of LPG cars 191.

The average of the CO₂ emissions of the new cars registered in April 2020 is equal to 150.9 g / km.

Finally, the English market in April totaled 4,321 new registrations (-97.3%), mostly deliveries to workers of essential and assistance services and to public service entities. In the first

quarter of the year, registrations stood at 487,878, 43.4% less than in the first quarter of 2019. The British automotive association SMMT notes that, with the UK showrooms closed for the entire month of April, it is not surprising that the market recorded the worst performance ever. The reading of these data, although expected, is particularly sad, given that the livelihood of hundreds of thousands of people depends on the sector. A strong auto market supports a healthy economy and as Britain is starting to plan for recovery, car trade needs to be in the limelight. Restarting this sector, one of the most important, safely and revitalizing what will inevitably be initially weak demand, is the key to unlocking production and accelerating the economic recovery of the United Kingdom.

SMMT also revised its year-end forecasts downwards, for which 1.68 million new registrations are estimated, the lowest level since 1992, when the market stopped at 1.59 million units. We are below the levels reached during the last economic and financial crisis and at -27% compared to the 2.31 million cars registered in 2019.

According to the type of power supply, registrations for diesel cars decrease, -98% in the month and -60% in cumulative, with a share reduced to 19%, both for petrol cars, -98.5% in the month and -47.5% in cumulative, with 60% share. Alternative fuel cars are worth 39% of the April market and 21% of the market for the first 4 months. In April, BEV cars are 32% of the market and record a loss in volumes of 10%, while in the cumulative the share is 4%, with an increase in volumes of 161%. SMMT estimates a doubling of BEV car volumes in 2020, up to 77,300 units, thanks to the introduction of new models. Since the beginning of the year, sales of plug-in hybrid cars have grown by 31% and conquer 2.8% of the market, while sales of hybrid cars have lost 13.9% of the market with a 5.8% share, and sales of mild hybrid cars increased by 111%, representing 8.2% of the market.

The market share of private individuals, in the month, stood at 20%, down 99%, while company cars decreased by 97% and represented 71.5% of the market (ANFIA Press Release, May 19th, 2020).