

Notizie dall'estero

News from foreign countries

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Svizzera: SWISS e FFS rinnovano la partnership, SWISS Air Rail ora anche nei Grigioni

Dal 2019 Swiss International Air Lines (SWISS) e le Ferrovie Svizzere (FFS) hanno sviluppato costantemente i servizi e i prodotti comuni per ottimizzare l'integrazione fra treno e aereo. Avviata come partnership strategica sulla tratta Basilea – Zurigo Aeroporto, la collaborazione si è sviluppata in una rete di oltre 20 destinazioni SWISS Air Rail accolta molto favorevolmente dalla clientela. Per il 2024, SWISS e FFS prevedono una crescita della domanda del 15%. La partnership era inizialmente limitata a cinque anni. Le due imprese di trasporti leader in Svizzera hanno deciso di continuare la loro proficua collaborazione a tempo indeterminato (Fig. 1).

H. BIRLENBACH, Chief Commercial Officer di SWISS, sottolinea: “Sia le FFS che SWISS rappresentano i valori svizzeri, qualità e affidabilità. Grazie a questa collaborazione, siamo in grado di offrire un'esperienza che unisce i punti di forza del trasporto ferroviario e aereo, stabilendo nuovi standard nel comfort di viaggio”.

I partner ampliano inoltre l'offerta, includendo nuove destinazioni nel Cantone dei Grigioni. Con la rete SWISS Air Rail, gli ospiti internazionali possono ora raggiungere anche Coira e, grazie alle Ferrovie Retiche, Davos, Klosters e St. Moritz. Le nuove tratte possono essere prenotate a partire dal 2 ottobre 2024. BIRLENBACH aggiunge: “In particolare mi fa pia-

cere annunciare che l'ampliamento della collaborazione ci consente di offrire un numero ancora maggiore di collegamenti all'interno della Svizzera, per soddisfare in modo ottimale le esigenze dei passeggeri”.

V. STEPHAN, membro della Direzione del Gruppo FFS e responsabile Mercato Viaggiatori, dichiara: “La prosecuzione a tempo indeterminato della nostra partnership con SWISS e i nuovi collegamenti con Coira, Davos, Klosters e St. Moritz mostrano che, lavorando insieme, siamo in grado di offrire servizi diversificati e adeguati all'evoluzione della domanda. I collegamenti senza soluzione di continuità in una rete ampliata, che unisce con sempre maggiore fluidità punti di partenza e destinazioni in

Svizzera e nel mondo, motiveranno ulteriormente la clientela a scegliere i nostri servizi”.

- Organizzazione flessibile del viaggio con aereo e treno

Per integrare al meglio ulteriori località, in particolare turistiche, nella rete di trasporto mondiale, SWISS dedica molta attenzione ai collegamenti diretti, senza cambi, e all'ottimizzazione del servizio alla clientela in caso di disagi al traffico. I servizi SWISS Air Rail possono essere prenotati insieme a un volo SWISS su www.swiss.com o presso qualsiasi agenzia di viaggi. I clienti selezionano una delle stazioni disponibili come punto di partenza o di arrivo e prenotano il viaggio in treno e in aereo in un unico passaggio. Devono effettuare il check-in una sola volta e ricevono tutte le carte d'imbarco direttamente da SWISS. Inoltre, la possibilità di utilizzare il biglietto del treno già un giorno prima della partenza o fino a un giorno dopo l'arrivo consente di organizzare il viaggio in modo ancora più flessibile. Come per tutte le tratte SWISS Air Rail, SWISS offre ai passeggeri una garanzia di collegamento in caso di ritardi. I membri Miles & More



(Fonte - Source: FFS)

Figura 1 – Le protagoniste dell'accordo tra SWISS e FFS, V. QUANDT, H. BIRLENBACH, V. STEPHAN, S. GASSMANN.

Figure 1 – The players of the agreement between SWISS and FFS, V. QUANDT, H. BIRLENBACH, V. STEPHAN, S. GASSMANN.

accumulano anche con un biglietto SWISS Air Rail miglia e punti, in base al volo e alla classe di viaggio. Inoltre, gli ospiti di SWISS First e SWISS Business viaggiano in treno in 1^a classe.

Con questa ulteriore espansione dei servizi, la rete SWISS Air Rail comprende un totale di 21 destinazioni. Facevano già parte dell'offerta Basilea, Bellinzona, Berna, Briga, Friburgo, Ginevra, Interlaken, Losanna, Lucerna, Lugano, Montreux, Sierre, Sion, Vevey e Visp in Svizzera, Monaco di Baviera in Germania e Bregenz in Austria (Da: *Comunicato Stampa FFS*, 18 settembre 2024).

Switzerland: SWISS and SBB renew partnership, SWISS Air Rail now also in Graubünden

Since 2019, Swiss International Air Lines (SWISS) and SBB have been continuously developing their joint services and products to optimise the integration of rail and air. Starting as a strategic partnership on the Basel – Zurich Airport route, the collaboration has developed into a network of over 20 SWISS Air Rail destinations that has been very well received by customers. SWISS and SBB expect demand to grow by 15% by 2024. The partnership was initially limited to five years. The two leading transport companies in Switzerland have decided to continue their successful collaboration for an indefinite period (Fig. 1).

H. BIRLENBACH, Chief Commercial Officer of SWISS, emphasises: “Both SBB and SWISS stand for Swiss values, quality and reliability. Thanks to this collaboration, we are able to offer an experience that combines the strengths of rail and air transport, setting new standards in travel comfort.”

The partners are also expanding their offering to include new destinations in the canton of Graubünden. With the SWISS Air Rail network, international guests can now also reach Chur and, thanks to the Rhaetian Railways, Davos, Klosters and St. Moritz. The new routes can be booked from 2 October 2024. BIRLENBACH adds: “I am

particularly pleased to announce that the expansion of the cooperation will enable us to offer even more connections within Switzerland, in order to optimally meet the needs of passengers.”

V. STEPHAN, Member of the SBB Group Executive Board and Head of Travel Market, says: “The indefinite continuation of our partnership with SWISS and the new connections to Chur, Davos, Klosters and St. Moritz show that by working together we are able to offer a diverse range of services that are in line with changing demand. Seamless connections in an expanded network that increasingly seamlessly connects departure and destination points in Switzerland and around the world will further motivate customers to choose our services.”

- *Flexible travel planning by air and train*

To optimally integrate additional destinations, especially tourist destinations, into the global transport network, SWISS is placing great emphasis on direct connections without changes and on optimising customer service in the event of traffic disruptions. SWISS Air Rail services can be booked together with a SWISS flight at www.swiss.com or at any travel agency. Customers select one of the available stations as their departure or arrival point and book their train and air travel in one step. They only have to check in once and receive all boarding passes directly from SWISS. In addition, the option of using the train ticket one day before departure or up to one day after arrival allows for even more flexibility in travel planning. As with all SWISS Air Rail routes, SWISS offers passengers a connection guarantee in the event of delays. Miles & More members also earn miles and points with a SWISS Air Rail ticket, depending on the flight and travel class. In addition, SWISS First and SWISS Business guests travel in 1st class on the train.

With this further expansion of services, the SWISS Air Rail network now includes a total of 21 destinations. The service already included Basel, Bellinzona, Bern, Brig, Fribourg, Geneva,

Interlaken, Lausanne, Lucerne, Lugano, Montreux, Sierre, Sion, Vevey and Visp in Switzerland, Munich in Germany and Bregenz in Austria (From: SBB Press Release, September 18th, 2024).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Spagna: Metro Ligero Oeste e Alstom firmano un contratto per la revisione completa della flotta di tram Citadis

Metro Ligero Oeste (MLO), operatore di trasporto di Madrid, ha formalizzato la firma di un contratto chiave con Alstom, per realizzare la revisione completa dei sistemi chiave per il funzionamento della flotta di tram Citadis (Fig. 2) che opera a Madrid dal 2007.

Il contratto include una revisione generale di mezza età della sua flotta di 27 tram Alstom Citadis. I compiti da svolgere comprendono l'ispezione e la manutenzione del sistema frenante, dei carrelli (sia motore che rimorchio), degli interruttori automatici, degli accoppiamenti dei veicoli, degli ammortizzatori inter-carrozza e dell'unità di controllo del freno di emergenza.

- Ottimizzazione dell'efficienza e impegno per la sicurezza

Questo contratto non solo comporta l'ottimizzazione dei processi di manutenzione della flotta, ma anche una garanzia della qualità del servizio che MLO fornisce ai suoi passeggeri. La revisione dei sistemi critici dei tram assicura un funzionamento efficiente, affidabile e sicuro, mantenendo al contempo la continuità del servizio e la sicurezza dei passeggeri come priorità.

La revisione del sistema frenante inizierà a gennaio 2025, con apparecchiature aggiuntive programmate per la revisione nel 2026.

Il sito industriale di Alstom a Pinto, Madrid sarà responsabile dell'ingegneria, dei test e della messa a punto delle apparecchiature, evidenziando

l'impegno di entrambe le aziende per la qualità e la sicurezza.

- Il contratto sarà sviluppato in due fasi a partire dal 2025 e fino al 2029

“Questo accordo con Alstom Spagna riafferma la nostra fiducia in un partner chiave per la corretta esecuzione del nostro servizio; ed è una garanzia di ottimizzazione dell'efficienza dei processi di manutenzione, nonché un impegno chiave per la sicurezza e la continuità dei servizi che forniamo ai nostri passeggeri”, afferma P. ESCODA, direttore generale di Metro Liger Oeste.

“Ringraziamo Metro Liger Oeste per aver rinnovato la sua fiducia in Alstom Spagna. Tutto il nostro team, dai nostri centri di Madrid, fornisce supporto industriale e tecnologico agli operatori e ai passeggeri per costruire una mobilità sostenibile, sicura, intelligente e inclusiva”, ha affermato L. MAESTU, Direttore Responsabile Alstom in Spagna.

Alstom, il produttore dei tram Citadis gestiti da MLO, è un partner strategico sin dall'inizio dell'attività del servizio nel 2007. Durante questi 17 anni, la collaborazione tra le due aziende si è concentrata su progetti di garanzia, manutenzione e fornitura di materiali, consolidando un rapporto che ora si rafforza con la firma di questo nuovo accordo.

Questa collaborazione a lungo termine rafforza la fiducia di MLO in Alstom come fornitore di riferimento nel settore, garantendo una mobilità urbana sostenibile e di alta qualità per la comunità di Madrid.

Alstom è un produttore attivo nel mercato nei servizi ferroviari, e supporta i clienti durante l'intero ciclo di vita delle risorse con il più ampio portafoglio di soluzioni di servizi. Le soluzioni FlexCare Sustain di Alstom coprono parti, riparazioni, revisioni di componenti e gestione dell'obsolescenza, con contratti flessibili da ordini on demand ad accordi a lungo termine, con costi e tempi di consegna stabiliti. Alstom fornisce assistenza clienti 24 ore su 24, 7 giorni su 7 tramite una rete mondiale di centri di



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 2 - Metro Liger Oeste in Spagna e Alstom hanno firmato un contratto per la revisione completa della flotta di tram Citadis; il contratto include una revisione generale a metà vita della flotta di 27 tram Alstom Citadis.

Figure 2 - Metro Liger Oeste in Spain and Alstom sign a contract for the comprehensive overhaul of its Citadis tram fleet; The contract includes a mid-life general overhaul of its fleet of 27 Alstom Citadis trams.

riparazione e revisione per sostenere la sicurezza e l'affidabilità delle flotte a lungo termine (Da: Comunicato Stampa di Alstom, 29 ottobre 2024).

Spain: Metro Liger Oeste and Alstom sign a contract for the comprehensive overhaul of its Citadis tram fleet

Metro Liger Oeste (MLO), transport operator in Madrid, has formalised the signing of a key contract with Alstom, to carry out the comprehensive overhaul of key systems for the operation of the Citadis tram fleet (Fig. 2) that has been operating in Madrid since 2007.

The contract includes a mid-life general overhaul of its fleet of 27 Alstom Citadis trams. Tasks to be performed include the inspection and maintenance of braking system, bogies (both motor and trailer), circuit breakers, vehicle couplings, inter-car shock absorbers and the emergency brake control unit.

- *Optimising efficiency and commitment to security*

This contract not only involves the optimisation of the fleet maintenance processes, but also a guarantee of

the quality of service that MLO provides to its passengers. The overhaul of the trams' critical systems ensures efficient, reliable and safe operation, while maintaining the continuity of the service and passenger safety as a priority.

The overhaul of braking system will begin in January 2025, with additional equipment scheduled for overhaul in 2026.

Alstom's industrial site in Pinto, Madrid will be responsible for the engineering, tests, and fine-tuning the equipment, highlighting the commitment of both companies to quality and safety.

- *The contract will be developed in two phases starting in 2025 and running until 2029.*

“This agreement with Alstom Spain reaffirms our confidence in a key partner for the proper performance of our service; and it is a guarantee of optimisation of the efficiency of maintenance processes, as well as a key commitment to the safety and continuity of the services we provide to our passengers” says P. ESCODA, general manager of Metro Liger Oeste.

“We thank Metro Liger Oeste for

renewing its confidence in Alstom Spain. Our entire team, from our centres in Madrid, provides industrial and technological support to operators and passengers to build sustainable, safe, smart and inclusive mobility,” said L. MAESTU, Manager Director Alstom in Spain.

Alstom, the manufacturer of the Citadis trams operated by MLO, has been a strategic partner since the start of operation of the service in 2007. During these 17 years, the collaboration between the two companies has focused on warranty projects, maintenance and supply of materials, consolidating a relationship that is now strengthened with the signing of this new agreement.

This long-term collaboration strengthens MLO’s confidence in Alstom as a reference supplier in the sector, ensuring sustainable and high-quality urban mobility for the community of Madrid.

Alstom is a market stakeholder in rail services, supporting customers over the entire asset lifecycle with the broadest portfolio of services solutions. Alstom’s FlexCare Sustain solutions cover parts, repairs, component overhauls and obsolescence management, with flexible contracts from on demand orders to long-term agreements, with committed costs and lead-times. Alstom provides 24/7 customer care through a worldwide network of repair and overhaul centres to sustain the safety and reliability of fleets for the long run (From: Alstom Press Release, October 29th, 2024).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Internazionale: il trasporto combinato necessita di percorsi alternativi attraverso la Francia

Durante la chiusura della ferrovia della Valle del Reno nel mese di agosto, il treno shuttle diesel attraverso l’Alsazia ha dato buoni risultati. L’iniziativa dimostra che è necessario ampliare le linee ferroviarie attraverso

la Francia per garantire la stabilità e l’affidabilità del trasporto combinato sull’asse nord-sud (Fig. 3).

- Shuttle diesel sulla riva sinistra del Reno, un successo

Circa 20 treni merci al giorno per direzione attraverso l’Alsazia: ecco i numeri del servizio shuttle offerto durante la chiusura della linea della Valle del Reno nell’agosto 2024. Il collegamento è stato realizzato con locomotive diesel sulla linea non elettrificata Wörth-Lauterbourg-Strasburgo-Offenburg. “Un’idea pionieristica che ha superato numerosi ostacoli tecnici e amministrativi grazie a un’intensa collaborazione franco-tedesco-svizzera”, afferma M. STAHLHUT, CEO di Hupac, elogiando il progetto. “Grazie a questa iniziativa, è stato possibile evitare un collasso della filiera industriale, come purtroppo avevamo dovuto sperimentare con l’incidente di Rastatt nel 2017.”

Per il trasporto combinato di Hupac, il risultato delle tre settimane di chiusura è positivo. Il volume di traffico – relativamente basso a causa del periodo vacanziero – è stato gestito in gran parte attraverso il corridoio di 4 m in Alsazia e attraverso la Gäubahn con un profilo ridotto. Il punto debole della deviazione attraverso la Francia è stata la scarsa capacità di stazionamento nei punti di trasferimento, che ha causato problemi di congestione in caso di irregolarità del traffico.

Inoltre, verso la fine del mese, il percorso di deviazione ha raggiunto il suo limite di capacità a causa dell’aumento dei volumi.

Nel complesso, tuttavia, l’importanza della deviazione via Francia non può essere sopravvalutata. I promotori del progetto, SBB Cargo International, Captrain France, DB InfraGo e SNCF Réseau, hanno investito quasi tre anni nella concettualizzazione e nella preparazione dell’iniziativa. Insieme, sono stati in grado di trovare delle soluzioni favorevoli al mercato, evitando un ritorno alla strada. “Ora dobbiamo partire da questo risultato pionieristico e includere le linee d’accesso francesi ad Alptransit nella politica svizzera di trasferimento modale. L’adeguamento della linea Belgio-Metz-Strasburgo-Basilea al profilo di 4 m è una priorità assoluta”, afferma H.J. BERTSCHI, presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac.

- Un ulteriore trasferimento modale nel transito alpino è possibile solo con un corridoio di 4 m sulla riva sinistra del Reno

Il trasferimento del traffico transalpino su rotaia è stagnante da diversi anni. “Le capacità limitate della rete ferroviaria tedesca sono responsabili di questa situazione di stallo nella politica di trasferimento modale della Svizzera. È questo il collo di bottiglia dell’attuale sistema Alptran-



(Fonte - Source: Hupac)

Figura 3 – Convoglio diesel sulla riva sinistra del Reno.
Figure 3 – Diesel shuttle on the left bank of the Rhine.

sit”, afferma BERTSCHI. Il rinnovo dei corridoi ferroviari in Germania, con chiusura delle linee principali per diversi mesi, aggraverà la situazione fino a dopo il 2030.

Un ulteriore trasferimento su rotaia del transito alpino attraverso la Svizzera presuppone quindi che l’asse Belgio-Metz-Strasburgo-Basilea sulla riva sinistra del Reno venga adeguato al corridoio di 4 m. Il traffico dal Belgio e dall’Olanda meridionale, che attualmente viene instradato attraverso la Germania, potrebbe essere gestito sul percorso più breve di 110 km attraverso la Francia. “In considerazione del ritardo di decenni nell’ampliamento dell’asse ferroviario sulla riva destra del Reno, va aumentato il traffico attraverso la Francia come unica opzione per evitare una stagnazione o addirittura una regressione nella politica di trasferimento modale”, sottolinea BERTSCHI. “È nell’interesse della politica dei trasporti svizzera stimolare l’ampliamento dei profili dei tunnel attraverso i Monti Vosgi con sovvenzioni mirate in Francia, come è stato fatto con successo in Italia.” Una mozione in tal senso della Commissione Trasporti del Consiglio Nazionale è stata approvata dal Consiglio Nazionale nel giugno 2024 e sarà discussa dal Consiglio degli Stati a settembre.

- Traffico attraverso la Francia previsto a partire dal 2025

L’esperienza positiva della deviazione del traffico attraverso l’Alsazia sta motivando Hupac a potenziare strategicamente il traffico merci su linee della rete francese. “A partire dal 2025, stiamo pianificando treni di transito attraverso la Francia per container con un profilo idoneo, anche se questo non è ancora possibile con semirimorchi di 4 m e comporta uno sforzo aggiuntivo”, annuncia M. STAHLHUT. Hupac crea così un’alternativa alla difficile situazione in Germania, dove il rinnovo dei corridoi con mesi di chiusura totale metteranno a dura prova le capacità di trasporto. “Siamo lieti che SBB Cargo International sostenga in modo proattivo gli sforzi per superare i colli di bottiglia nel sistema Alptransit con la creazio-

ne di una filiale in Francia”, afferma H.J. BERTSCHI. “Lo sviluppo di nuovi servizi sulla riva sinistra del Reno attraverso la Francia è anche un segnale importante per SNCF Réseau per quanto riguarda i necessari ampliamenti del profilo del tunnel.”

- Sviluppo del traffico nel primo semestre del 2024

Dopo l’andamento negativo dell’anno precedente, i volumi di traffico nella rete del Gruppo Hupac si sono stabilizzati. Nei primi sei mesi dell’anno è stato registrato un leggero aumento dello 0,4% del traffico transalpino attraverso la Svizzera. Le perdite di traffico durante il blocco di Rastatt sono state moderate e non hanno avuto un impatto significativo sul risultato. Il Gruppo Hupac ha trasportato un totale di 494.000 spedizioni stradali nel primo semestre dell’anno, pari a un calo del 2,8% rispetto all’anno precedente. Il traffico marittimo verso l’entroterra in Germania e il traffico transalpino attraverso l’Austria e la Francia hanno evidenziato un andamento negativo. “I risultati del trasporto sono in linea con le nostre aspettative”, sottolinea STAHLHUT. “Riteniamo che saremo in grado di mantenere un livello stabile nei prossimi mesi e addirittura di crescere in alcune aree, ad esempio nel mercato del Benelux” (Da: *Comunicato Stampa Hupac*, 9 settembre 2024).

International: Combined transport needs alternative routes through France

During the closure of the Rhine Valley railway in August, the diesel shuttle train through Alsace proved successful. The initiative shows that it is necessary to expand the railway lines through France to ensure the stability and reliability of combined transport on the north-south axis (Fig. 3).

- Diesel shuttle on the left bank of the Rhine, a success

Around 20 freight trains per day in each direction through Alsace: these are the numbers of the shuttle service offered during the closure of the Rhine Valley line in August 2024. The con-

nection was built with diesel locomotives on the non-electrified Wörth-Lauterbourg-Strasbourg-Offenburg line. “A pioneering idea that overcame numerous technical and administrative hurdles thanks to intensive Franco-German-Swiss cooperation,” says M. STAHLHUT, CEO of Hupac, praising the project. “Thanks to this initiative, it was possible to avoid a collapse of the industrial chain, as we unfortunately had to experience with the Rastatt accident in 2017.”

For Hupac’s combined transport, the outcome of the three-week closure is positive. The traffic volume – relatively low due to the holiday period – was largely managed via the 4-m corridor in Alsace and via the Gäubahn with a low profile. The weak point of the detour via France was the low parking capacity at the transfer points, which led to congestion problems in the event of traffic irregularities. In addition, towards the end of the month, the detour route reached its capacity limit due to the increase in volumes.

Overall, however, the importance of the detour via France cannot be overestimated. The initiators of the project, SBB Cargo International, Captrain France, DB InfraGo and SNCF Réseau, invested almost three years in the conceptualization and preparation of the initiative. Together, they were able to find market-friendly solutions and prevent a return to the road. “We must now build on this pioneering achievement and include the French access routes to the NRLA in the Swiss modal shift policy. The adaptation of the Belgium-Metz-Strasbourg-Basel line to the 4-m profile is a top priority,” says H.J. BERTSCHI, Chairman of the Board of Directors of Hupac.

- Further modal shift in Alpine transit is only possible with a 4-m corridor on the left bank of the Rhine

Transalpine traffic shift to rail has been stagnant for several years. “The limited capacities of the German rail network are responsible for this stalemate in Switzerland’s modal shift policy. This is the bottleneck of the current NRLA system,” says BERTSCHI. The renewal of the rail corridors in Germany,

with the closure of the main lines for several months, will exacerbate the situation until after 2030.

A further transfer of Alpine transit via Switzerland to rail therefore presupposes that the Belgium-Metz-Strasbourg-Basel axis on the left bank of the Rhine be adapted to the 4-m corridor. Traffic from Belgium and the South Netherlands, which is currently routed via Germany, could be handled on the shorter route of 110 km via France. "In view of the decades-long delay in expanding the rail axis on the right bank of the Rhine, traffic via France must be increased as the only option to avoid stagnation or even a regression in the modal shift policy," emphasizes BERTSCH. "It is in the interest of Swiss transport policy to stimulate the expansion of tunnel profiles through the Vosges with targeted subsidies in France, as has been successfully done in Italy." A motion to this effect from the National Council's Transport Committee was approved by the National Council in June 2024 and will be discussed by the Council of States in September.

- Traffic through France planned from 2025

The positive experience with traffic rerouting through Alsace is motivating Hupac to strategically expand freight traffic on lines in the French network. "From 2025, we are planning transit trains through France for containers with a suitable profile, even if this is not yet possible with 4-m semi-trailers and involves additional effort," announces M. STAHLHUT. Hupac is thus creating an alternative to the difficult situation in Germany, where the renewal of the corridors with months of total closure will put a strain on transport capacities. "We are pleased that SBB Cargo International is proactively supporting the efforts to overcome bottlenecks in the Alptransit system by establishing a subsidiary in France," says H.J. BERTSCH. "The development of new services on the left bank of the Rhine through France is also an important signal for SNCF Réseau with regard to the necessary tunnel profile expansions."

- Traffic development in the first half of 2024

Following the negative development of the previous year, traffic volumes in the Hupac Group's network stabilized. In the first six months of the year, a slight increase of 0.4% was recorded in transalpine traffic through Switzerland. Traffic losses during the Rastatt blockade were moderate and did not have a significant impact on the result. The Hupac Group transported a total of 494,000 road consignments in the first half of the year, which is a decrease of 2.8% compared to the previous year. Maritime traffic to the hinterland of Germany and transalpine traffic through Austria and France showed a negative development. "The transport results are in line with our expectations," emphasizes STAHLHUT. "We believe that we will be able to maintain a stable level in the coming months and even grow in some areas, for example in the Benelux market" (From: Hupac Press Release, September 9th, 2024).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Internazionale: l'ultima parte dell'anno si apre con una nuova flessione per il mercato auto europeo (-4,2% a settembre)

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito (EU 27 + EFTA + Regno Unito, dal 1 febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea ed i dati per Malta non sono al momento disponibili) a settembre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.118.083 unità, il 4,2% in meno rispetto a settembre 2023. Nei primi nove mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 9.779.605 unità, in rialzo di appena l'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nell'area UE+EFTA+UK, a settembre, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa aumentano dell'8,7%; risultano in crescita le auto BEV (+13,9%, con il 19,1% di quota) e le ibride tradizionali (+12,3%, con il 33,7% di quota), mentre le

ibride plug-in si mantengono in calo (-11,7%, con una quota del 7,3%). Nel complesso, sono state immatricolate 671.932 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 62,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 26,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 189.586 unità a settembre, in crescita del 15,6% e con una quota del 23,2%.

In Italia, i volumi totalizzati a settembre 2024 si attestano a 121.725 unità (-10,7%). Nei primi nove mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.202.447 unità, con un rialzo del 2,1% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023.

Secondo i dati ISTAT, a settembre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,2% su base mensile e una crescita dello 0,7% su base annua (da +1,1% del mese precedente). La decelerazione del tasso d'inflazione si deve principalmente ai prezzi dei Beni energetici, sia regolamentati (da +14,3% a +10,4%) sia non regolamentati (da -8,6% a -11%) e, in misura minore, al rallentamento dei prezzi dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +4,5% a +4,0%) e di quelli dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,9% a +2,4%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, pesa l'ampliamento della flessione dei prezzi del Gasolio per mezzi di trasporto (da -5,8% a -12,6%; -3,4% il congiunturale), del Gasolio per riscaldamento (da -5,7% a -12,1%) e della Benzina (da -5,3% a -10,3%; -3,2% da agosto), solo in parte compensato dalla ripresa dei prezzi di Gas di città e gas naturale mercato libero (da -13,4% a -11,4%) e di Energia elettrica mercato libero (da -17,4% a -16,3%).

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono settembre in calo del 23,3%, con una quota di mercato del 25,5%; calano anche le autovetture diesel (-24,8%), con una quota del 12,8%. Nei nove mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina aumentano del 6,3% (29,7% di quota), mentre

continua la flessione delle auto diesel (-21,8% e 14,1% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 61,7% del mercato del solo mese di settembre, con volumi in calo rispetto allo stesso mese del 2023 (-0,1%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'8,2% e hanno una quota di mercato del 56,3% (+3,2 punti percentuali rispetto ai primi nove mesi del 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 52,4% del mercato di settembre, mentre nel cumulato hanno una quota del 46,8%, con volumi in calo nel mese (-0,6%) e ancora in aumento nel cumulato (+8,4%). Tra queste, le ibride mild e full calano dell'1% nel mese, con una quota di mercato del 43,8%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 12,8%, con una quota del 39,4%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano dell'1,6% nel mese (quota di mercato: 8,6%) e calano del 10,4% nel cumulato (con la quota al 7,3%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,3% e aumentano del 30% nel mese. Calano, invece, le ibride plug-in: -24,3%, con il 3,4% di quota di mercato nel mese. Anche nel cumulato le BEV risultano in aumento e le PHEV in calo, rispettivamente +5,4% (quota: 4%) e -24,2% (quota: 3,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,3% dell'immatricolato di settembre, quasi interamente composto da autovetture Gpl, +3,6% su settembre 2023, con la percentuale residuale rappresentata da autovetture a metano. Nel cumulato dei primi nove mesi del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita del 7,3% (quota: 9,4%) e quelle a metano in calo del 5,8% (quota: 0,1%).

La Spagna totalizza 73.144 immatricolazioni a settembre 2024, il 6,3% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi nove mesi del 2024, il mercato risulta in crescita del 4,7%, con 744.698 unità immatricolate (ma con volumi ancora inferiori del 23% rispetto al 2019 pre-pandemia).

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che la variazione positiva del mercato, dopo il calo delle vendite di agosto, rappre-

senta un'ottima notizia, soprattutto per quanto riguarda il comparto dei privati, che ha registrato una crescita a doppia cifra, segno che i consumatori sono ancora disposti a sostituire la loro vecchia auto con una nuova, acquistando veicoli più green e sempre più connessi e sicuri. Nello specifico, il fatto che l'auto ibrida continui a guadagnare quote di mercato significa che la sostenibilità è sempre più presente nelle decisioni d'acquisto. Se venisse implementata una campagna di sensibilizzazione pubblica a favore dei veicoli elettrici, i consumatori potrebbero fare il salto definitivo verso l'elettromobilità, un'alternativa efficace di mobilità per coloro che non possono usufruire di un trasporto pubblico che offra lo stesso servizio per spostarsi nella vita quotidiana.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, a settembre 2024 cresce il canale del noleggio (+34,4%), che si mantiene positivo anche nel cumulato (+32,6%). Le nuove immatricolazioni intestate a società, invece, calano lievemente nel mese (-1,1%) e risultano in ribasso anche nel cumulato (-9,6%). Infine, le vendite ai privati segnano +10,5% a settembre e +7,5% a gennaio-settembre 2024.

Le autovetture a benzina rappresentano il 32,1% del mercato di settembre (-10,7% rispetto a settembre 2023). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 40,9% del mercato del mese (+26,8%). Le autovetture diesel sono l'8,8% del mercato mensile (ma diminuiscono del 24,6% rispetto al nono mese del 2023), seguite dalle elettriche (8,7% nel mese e una variazione di +69,9% rispetto a settembre 2023), dalle ibride plug-in (5,6% la quota del mese e -17,6% sullo scorso anno) e dalle auto a gas (4% di quota di mercato), che aumentano invece del 71,6%. Nel cumulato, calano le auto a benzina, -4,2% (con una quota del 38,8%), le diesel, -18,7%, e le PHEV, -6,4% (con quota del 5,7%). Al contrario, le BEV crescono e registrano un +9,8%, rappresentando il 5,1% del mercato, che è per il 37,2% formato da ibride non ricaricabili (+25,5%), e, infine, per il 3,2% da vetture a gas (+37,2%). Le

emissioni medie di CO₂ nel mese di settembre 2024 scendono a 112,8 g/km, il 3,4% in meno rispetto a settembre 2023. Nel cumulato si attestano in media a 117,3 g/km e rispetto al 2023 calano dello 0,8%.

In Francia, a settembre 2024, si registrano 139.002 nuove immatricolazioni, in calo dell'11,1% rispetto a settembre 2023. A gennaio-settembre 2024, le immatricolazioni si attestano a 1.265.902 (-1,8%). Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-26,2%) e a bioetanolo (-54,4%). In flessione anche le auto a benzina, del 26,2%, e le PHEV, del 14,9%. Le ibride mild e full aumentano, rispettivamente, del 43,7% e del 30,6%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 15,9%, mentre 12 mesi fa detenevano il 12,7%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 39,1% e detengono una quota del 10,1% e le elettriche scendono del 6,3% (quota del 20,4%). Infine, le PHEV (quota del 7,2%) diminuiscono del 35,8%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a settembre 208.848 unità, in calo del 7%.

Nei primi nove mesi del 2024, le immatricolazioni si attestano a 2.116.074, con una variazione negativa dell'1% rispetto a gennaio-settembre 2023, ma una flessione del 23% rispetto ai livelli pre-covid del 2019. Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a settembre 2024 si è registrato un aumento del 19% degli ordini domestici.

Dal punto di vista delle alimentazioni alternative, le auto ibride (+3,1% nel mese) rappresentano il 36,1% del mercato mensile tedesco, di cui il 7,2% sono ibride plug-in (-2,9%). Con una quota del 16,4%, le auto elettriche registrano un incremento dell'8,7%. Infine, le vetture a GPL continuano a calare drasticamente, con appena una nuova immatricolazione.

Le emissioni medie di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione diminuiscono del 5,9% rispetto a settembre 2023 e si attestano a 112,8 g/km.

Il mercato inglese, infine, a settembre – mese caratterizzato dal cambio delle targhe, secondo solo a marzo per vivacità delle immatricolazioni - totalizza 275.239 nuove autovetture immatricolate, con una crescita dell'1%, rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Nei primi nove mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.514.094 unità, il 4,3% in più rispetto a gennaio-settembre 2023.

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT sottolinea che si è trattato del miglior settembre dal 2020, pur essendo i volumi inferiori del 19,8% rispetto a settembre 2019, pre-pandemia. La performance record di settembre per i veicoli elettrici – perlopiù dovuta alle significative scontistiche applicate dalle case auto – è una buona notizia, ma resta una forte preoccupazione perché il mercato non cresce abbastanza rapidamente da raggiungere gli obiettivi prefissati. Nonostante i Costruttori abbiano investito ingenti somme sia sui prodotti che sul sostegno alle vendite - sostegno che l'industria non può accollarsi all'infinito - la debolezza del settore sta mettendo a rischio le ambizioni in materia di ambiente e pregiudicando gli investimenti futuri. Pur comprendendo le pressioni sulle finanze pubbliche, il Governo dovrebbe utilizzare il prossimo bilancio per introdurre vigorose misure a sostegno dei consumatori e relative alle infrastrutture, per rimettere in moto la transizione e, con essa, la crescita economica e i benefici ambientali che tutti desideriamo, anche considerando che a settembre la domanda di auto diesel da parte dei privati ha superato la domanda di auto elettriche.

Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 3,7%, mentre le vetture intestate a privati calano dell'1,8% e quelle intestate alle aziende diminuiscono dell'8,4%.

Le vendite di veicoli elettrici registrano una tendenza positiva: +24,4% e una quota di mercato del 20,5% nel mese di settembre. Anche le ibride plug-in (PHEV) segnano una crescita (+32,1%) e hanno una quota del 8,9%, superiore al 6,8% dello scorso anno.

Nel cumulato dei nove mesi, le BEV aumentano del 13,2% e le PHEV del 26,2%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,1%, con quota del 6,4%), mentre le auto a benzina fanno registrare il 9,3% in meno di volumi di settembre 2023, attestandosi ad una quota di mercato del 50,1%. Nel cumulato dei nove mesi, le diesel calano del 12% (quota del 6,4%) e le auto a benzina aumentano dello 0,8% (quota del 53,8%) (Da: *Comunicato Stampa ANFIA*, 22 ottobre 2024).

International: the last part of the year opens with a new decline for the European car market (-4.2% in September)

According to data released by ACEA, in the overall countries of the European Union enlarged to EFTA and the United Kingdom (EU 27 + EFTA + United Kingdom, since 1 February 2020 the United Kingdom is no longer part of the European Union and data for Malta are not currently available) in September car registrations amounted to 1,118,083 units, 4.2% less than in September 2023. In the first nine months of 2024, registered volumes reached 9,779,605 units, up just 1% compared to the same period of the previous year.

In the EU+EFTA+UK area, in September, registrations of alternative fuel cars increased by 8.7%; BEV cars are growing (+13.9%, with a 19.1% share) and traditional hybrids (+12.3%, with a 33.7% share), while plug-in hybrids remain in decline (-11.7%, with a 7.3% share). Overall, 671,932 hybrid cars of all types and electric cars were registered, which together represent 62.2% of the market. Plug-in cars (BEV and PHEV) reach a 26.4% share. If we consider only the 5 major markets, sales of plug-in cars amount to 189,586 units in September, up 15.6% and with a 23.2% share.

In Italy, total volumes in September 2024 stand at 121,725 units (-10.7%). In the first nine months of 2024, total registrations amounted to 1,202,447 units, with an increase of 2.1% compared to the volumes of the same period of 2023.

According to ISTAT data, in September the national consumer price index recorded a decrease of 0.2% monthly and an increase of 0.7% on an annual basis (from +1.1% in the previous month). The slowdown in the inflation rate is mainly due to the prices of Energy goods, both regulated (from +14.3% to +10.4%) and non-regulated (from -8.6% to -11%) and, to a lesser extent, to the slowdown in the prices of Recreational, cultural and personal care services (from +4.5% to +4.0%) and those of Transport-related services (from +2.9% to +2.4%).

In the area of non-regulated energy, the widening of the decline in prices of Diesel for transport (from -5.8% to -12.6%; -3.4% the quarterly), Diesel for heating (from -5.7% to -12.1%) and Petrol (from -5.3% to -10.3%; -3.2% from August) weighs, only partly offset by the recovery in prices of Town gas and natural gas free market (from -13.4% to -11.4%) and Electricity free market (from -17.4% to -16.3%).

Analysing the market by fuel, petrol cars closed September down 23.3%, with a market share of 25.5%; diesel cars also fell (-24.8%), with a share of 12.8%. In the nine months, registrations of petrol cars increased by 6.3% (29.7% share), while the decline of diesel cars continued (-21.8% and 14.1% share in the period). Registrations of alternative fuel cars represented 61.7% of the market in September alone, with volumes decreasing compared to the same month of 2023 (-0.1%). In the cumulative, alternatives increased by 8.2% and have a market share of 56.3% (+3.2 percentage points compared to the first nine months of 2023). Electrified cars represented 52.4% of the September market, while in the cumulative they have a share of 46.8%, with volumes decreasing in the month (-0.6%) and still increasing in the cumulative (+8.4%). Among these, mild and full hybrids fell by 1% in the month, with a market share of 43.8%, while in the cumulative they grew by 12.8%, with a share of 39.4%. Registrations of plug-in cars also increased by 1.6% in the month (market share: 8.6%) and fell by 10.4% in the cumulative (with a share of 7.3%). In detail, electric cars

have a share of 5.3% and increased by 30% in the month. Plug-in hybrids, on the other hand, fell: -24.3%, with a 3.4% market share in the month. Also in the cumulative, BEVs increased and PHEVs fell, respectively +5.4% (share: 4%) and -24.2% (share: 3.3%). Finally, gas-powered cars represent 9.3% of September registrations, almost entirely composed of LPG cars, +3.6% on September 2023, with the residual percentage represented by methane-powered cars. In the cumulative of the first nine months of 2024, LPG cars are up 7.3% (share: 9.4%) and methane-powered cars are down 5.8% (share: 0.1%).

Spain totals 73,144 registrations in September 2024, 6.3% more than in the same month last year. In the first nine months of 2024, the market grew by 4.7%, with 744,698 units registered (but with volumes still 23% lower than in 2019 pre-pandemic). The Spanish automotive association ANFAC points out that the positive change in the market, after the drop in sales in August, is excellent news, especially for the private sector, which recorded double-digit growth, a sign that consumers are still willing to replace their old car with a new one, purchasing greener and increasingly connected and safe vehicles. Specifically, the fact that hybrid cars continue to gain market share means that sustainability is increasingly present in purchasing decisions. If a public awareness campaign in favor of electric vehicles were implemented, consumers could make the definitive leap towards electromobility, an effective mobility alternative for those who cannot use public transport that offers the same service to get around in everyday life.

In detail, according to sales channels, in September 2024 the rental channel grew (+34.4%), which also remained positive in the cumulative (+32.6%). New registrations registered to companies, however, fell slightly in the month (-1.1%) and also fell in the cumulative (-9.6%). Finally, sales to private individuals recorded +10.5% in September and +7.5% in January-September 2024.

Petrol cars represent 32.1% of the September market (-10.7% compared

to September 2023). Following, non-plug-in hybrid cars represent 40.9% of the market for the month (+26.8%). Diesel cars are 8.8% of the monthly market (but decreased by 24.6% compared to the ninth month of 2023), followed by electric cars (8.7% in the month and a variation of +69.9% compared to September 2023), plug-in hybrids (5.6% share of the month and -17.6% compared to last year) and gas cars (4% market share), which instead increased by 71.6%. In the cumulative, petrol cars decreased, -4.2% (with a share of 38.8%), diesel cars, -18.7%, and PHEVs, -6.4% (with a share of 5.7%). On the contrary, BEVs are growing and recording a +9.8%, representing 5.1% of the market, which is 37.2% made up of non-plug-in hybrids (+25.5%), and, finally, 3.2% of gas-powered vehicles (+37.2%). Average CO2 emissions in September 2024 fell to 112.8 g/km, 3.4% less than in September 2023. In the cumulative, they averaged 117.3 g/km and fell by 0.8% compared to 2023.

In France, in September 2024, 139,002 new registrations were recorded, down 11.1% compared to September 2023. In January-September 2024, registrations stood at 1,265,902 (-1.8%). Compared to the same month last year, diesel (-26.2%) and bioethanol (-54.4%) cars are still decreasing. Petrol cars are also decreasing, by 26.2%, and PHEVs, by 14.9%. Mild and full hybrids are increasing, respectively, by 43.7% and 30.6%. Electric cars have a market share in the month of 15.9%, while 12 months ago they held 12.7%. In the cumulative since the beginning of the year, diesel cars are decreasing by 39.1% and hold a share of 10.1% and electric cars are decreasing by 6.3% (share of 20.4%). Finally, PHEVs (share of 7.2%) are decreasing by 35.8%.

In the German market, 208,848 units were registered in September, down 7%.

In the first nine months of 2024, registrations stood at 2,116,074, with a negative variation of 1% compared to January-September 2023, but a decrease of 23% compared to pre-covid levels of 2019. Compared to the same

month of the previous year, in September 2024 there was a 19% increase in domestic orders.

From the point of view of alternative fuels, hybrid cars (+3.1% in the month) represent 36.1% of the German monthly market, of which 7.2% are plug-in hybrids (-2.9%). With a share of 16.4%, electric cars recorded an increase of 8.7%. Finally, LPG vehicles continue to decline dramatically, with just one new registration.

Average CO2 emissions from newly registered cars decreased by 5.9% compared to September 2023 and stood at 112.8 g/km.

Finally, in September - a month characterized by the change of license plates, second only to March for lively registrations - the English market totaled 275,239 new cars registered, with a growth of 1%, compared to the same month last year.

In the first nine months of the year, registrations stood at 1,514,094 units, 4.3% more than January-September 2023.

The English automotive association SMMT underlines that it was the best September since 2020, despite volumes being 19.8% lower than September 2019, pre-pandemic. September's record performance for electric vehicles - largely driven by significant discounts from car manufacturers - is good news, but it's still a major concern that the market is not growing fast enough to meet its targets. Despite manufacturers investing heavily in both products and sales support - support that the industry cannot sustain indefinitely - the weakness in the sector is putting environmental ambitions at risk and undermining future investment. While we understand the pressure on public finances, the Government should use the next budget to introduce robust consumer and infrastructure measures to kick-start the transition and, with it, the economic growth and environmental benefits we all want, especially as private demand for diesel cars outstripped demand for electric cars in September.

Fleet registrations rose 3.7% in the month, while privately registered cars

fell 1.8% and business registered cars fell 8.4%.

Electric vehicle sales are on a positive trend: +24.4% and a market share of 20.5% in September. Plug-in hybrids (PHEVs) are also growing (+32.1%) and have a share of 8.9%, higher than the 6.8% of last year. In the cumulative nine-month period, BEVs are up 13.2% and PHEVs are up 26.2%. Diesel vehicles are down in the month (-7.1%, with a share of 6.4%), while petrol cars are down 9.3% in volumes compared to September 2023, reaching a market share of 50.1%. In the cumulative nine-month period, diesel vehicles are down 12% (share of 6.4%) and petrol cars are up 0.8% (share of 53.8%) (From: ANFIA Press Release, October 22nd, 2024).

Regno Unito: Siemens Mobility avvia la produzione di materiale rotabile

A seguito di un investimento fino a 230 milioni di euro, Siemens Mobility sta aprendo il suo stabilimento di produzione di treni come parte fondamentale del suo nuovo Goole Rail Village nel Regno Unito (Fig. 4), su un sito che si estende su 67 acri, le dimensioni di 35 campi da calcio. I nuovi treni della linea Piccadilly della metropolitana di Londra saranno assemblati nello stabilimento di Goole prima di iniziare a entrare in servizio passeggeri dal 2025, aiutando *Transport for London* (TfL) a trasformare i viaggi in treno nella capitale del Regno Unito. Nel complesso, l'investimento di Siemens Mobility nella regione creerà fino a 700 nuovi posti di lavoro e ulteriori 1.700 opportunità di supply chain entro il 2030. Questo investimento rafforzerà la produzione locale per servire i mercati globali.

Parallelamente all'apertura, Siemens Mobility ha annunciato un ulteriore investimento fino a 50 milioni di euro in un nuovo stabilimento all'avanguardia a Goole per assemblare e revisionare i carrelli per i treni. Il nuovo Bogie Assembly and Service Center incorporerà ed espanderà le attuali capacità di Siemens Mobility di revisionare i carrelli dei treni del

Regno Unito, tra cui la flotta di 3.224 veicoli (572 treni) che gestisce nel Regno Unito, e includerà anche nuove linee di produzione per l'assemblaggio di carrelli per nuovi treni, una novità per Siemens nel Regno Unito. Questo nuovo investimento garantirà circa 100 posti di lavoro esistenti e ne creerà fino a 200. Dovrebbe essere operativo verso la fine del 2026.

Commentando l'investimento, il Segretario ai trasporti del Regno Unito L. HAIGH ha affermato: "Questa struttura impressionante e di livello mondiale sarà trasformativa per Goole e la sua gente, dando una spinta all'economia della regione e supportando centinaia di posti di lavoro qualificati. La sua apertura dimostra l'importanza di investimenti di alta qualità e a lungo termine per spianare la strada all'occupazione e alla crescita. So quanto sia vitale la produzione ferroviaria per la nostra economia, motivo per cui non resteremo con le mani in mano quando si tratta di supportarla. Per troppo tempo, il ciclo di espansione e crisi ha frenato questo settore. Ecco perché sono determinato a porre fine all'approccio stop-start agli investimenti e a fornire al settore la certezza di cui ha bisogno per realizzare una ferrovia adatta al futuro".

Il sindaco di Londra S. KHAN ha affermato: "Questo stabilimento di pro-

duzione di treni a Goole è un esempio fantastico delle competenze che non abbiamo e di come gli investimenti a Londra siano vantaggiosi per l'intero Paese. Questa fabbrica, dove saranno costruiti i nuovi treni all'avanguardia della linea Piccadilly, creerà fino a 900 posti di lavoro diretti e ne sosterrà altri 1.700 nella filiera, offrendo grandi vantaggi all'economia del Regno Unito in senso più ampio, dimostrando che dove Londra ha successo, l'intero Paese ha successo e viceversa. Sono entusiasta di continuare a lavorare insieme al nuovo Governo per costruire una Londra e un Paese migliori, più equi e più prosperi per tutti".

"Stiamo celebrando l'apertura del nostro Rail Village a Goole, nell'East Yorkshire, dove stiamo investendo fino a 277 milioni di euro nella costruzione di uno stabilimento di produzione all'avanguardia per la linea Piccadilly, nonché per le future flotte di treni del Regno Unito e una serie di altre strutture. Questo grande momento si basa sui nostri significativi investimenti in uno stabilimento di produzione di segnalamento moderno a Chippenham, consolidando ulteriormente il nostro impegno a lungo termine per il progresso dell'industria ferroviaria del Regno Unito", ha affermato K. BLAIM, amministratore delegato e direttore finanziario



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Figura 4 – Siemens Mobility avvia la produzione di materiale rotabile nel Regno Unito, nuovo stabilimento del Goole Rail Village nell'East Yorkshire.

Figure 4 – Siemens Mobility starts rolling stock manufacturing in its new Goole Rail Village in the United Kingdom on East Yorkshire.

di Siemens Mobility. “Siemens Mobility ha una gloriosa storia di oltre 180 anni nel Regno Unito e ha trasformato ferrovie, viaggi e trasporti in Gran Bretagna. Abbiamo consegnato un treno passeggeri su quattro nel Regno Unito, siamo pionieri nella tecnologia di segnalazione digitale e forniamo soluzioni di servizio leader. Il nostro team dedicato di 5.500 dipendenti del Regno Unito si impegna a fornire soluzioni di trasporto di alta qualità, dalla Gran Bretagna, per la Gran Bretagna”. A. LORD, Commissario per i trasporti di Londra, ha affermato: “L’apertura della fabbrica Siemens Mobility a Goole segna una nuova fase in questo progetto di trasformazione. I nuovi treni della linea Piccadilly che vengono assemblati a Goole cambieranno l’esperienza di milioni di clienti della metropolitana ogni anno, contribuendo a guidare la crescita e a rivitalizzare le comunità non solo nella capitale ma in tutto il paese grazie alla catena di fornitura. Stiamo lavorando con Siemens Mobility, il sindaco di Londra e il governo per garantire che i benefici percepiti da questo progetto continuino attraverso il finanziamento di nuovi treni della linea Bakerloo per sostituire la flotta esistente, che con oltre 50 anni è la più vecchia in servizio giornaliero per passeggeri in tutto il Regno Unito. Non vediamo l’ora di accogliere il primo nuovo treno di prova della linea Piccadilly a Londra entro la fine dell’anno e che i clienti inizino a utilizzarli quando entreranno in servizio dall’anno prossimo”.

La Goole Train Manufacturing Facility, con la sua tecnologia all’avanguardia, la forza lavoro altamente qualificata e la posizione strategica, è destinata a diventare una pietra angolare dell’industria ferroviaria britannica e globale. Rafforzerà le capacità di produzione ferroviaria del Regno Unito. Il Goole Rail Village è costituito dalla Train Manufacturing Facility che assembla e mette in servizio i treni, dalla Components Facility dove Siemens si occupa della manutenzione di riduttori, motori di trazione e altre parti per le flotte di treni e tram, dal magazzino Logistics Center e dal centro commerciale Rail Accelerator

and Innovation Solutions hub for Enterprise (RaisE), a cui ora si aggiungerà il Bogie Assembly and Service Center (Da: *Comunicato Stampa Siemens Mobility*, 3 ottobre 2024).

United Kingdom: Siemens Mobility starts rolling stock manufacturing

Following an investment of up to €230 million, Siemens Mobility is opening its Train Manufacturing Facility as a key part of its new Goole Rail Village in the United Kingdom (Fig. 4), on a site which spans 67 acres, the size of 35 football pitches. London Underground’s new Piccadilly line trains will be assembled at the factory in Goole before they start entering passenger service from 2025, helping Transport for London (TfL) transform rail travel across the UK’s capital. Overall, Siemens Mobility’s investment in the region will create up to 700 new jobs and an additional 1,700 supply chain opportunities by 2030. This investment will strengthen local production to serve global markets.

Alongside the opening, Siemens Mobility announced an additional investment of up to €50 million in a state-of-the-art new facility in Goole to assemble and overhaul bogies for trains. The new Bogie Assembly and Service Center will incorporate and expand Siemens Mobility’s current capabilities to overhaul bogies from UK trains, including the 3,224 strong fleet of vehicles (572 trains) it maintains in the UK, and will also include new production lines for assembling bogies for new trains, a first for Siemens in the UK. This new investment will secure around 100 existing jobs and create up to a further 200. It is due to be operational towards the end of 2026.

Commenting on the investment, UK Transport Secretary L. HAIGH said: “This impressive, world-class facility will be transformational to Goole and its people, providing a boost to the region’s economy and supporting hundreds of skilled jobs. Its opening demonstrates the importance of high quality, long-term investment to pave the way for employment and growth. I

know how vital rail manufacturing is to our economy, which is why we will not sit on our hands when it comes to supporting it. For too long, the cycle of boom-and-bust has held back this sector. That’s why I am determined to put an end to the stop-start approach to investment and provide the industry with the certainty it needs to deliver a railway that is fit for the future.”

Mayor of London S. KHAN said: “This train manufacturing facility in Goole is a fantastic example of the expertise we don’t have and how investment in London benefits the whole country. This factory, where the new state-of-the-art Piccadilly line trains will be built, will create up to 900 direct jobs and support another 1,700 in the supply chain, delivering great benefits to the wider UK economy, showing that where London succeeds, the whole country succeeds and vice versa. I’m excited to continue working together with the new Government to build a better, fairer and more prosperous London, and country, for everyone.”

“We are celebrating the opening our Rail Village in Goole, East Yorkshire, where we are investing up to €277 million in building a state-of-the-art manufacturing facility for the Piccadilly line as well as for future UK train fleets and a host of other facilities. This great moment builds upon our significant investments in a modern signalling manufacturing facility in Chippenham, further solidifying our long-term commitment to the advancement of the UK’s rail industry,” said K. BLAIM, Managing Director and Chief Financial Officer of Siemens Mobility. “Siemens Mobility has a proud history of over 180 years in the United Kingdom and has been transforming rail, travel, and transport in Britain. We have delivered every fourth passenger train in the UK, are pioneers in digital signaling technology and provide leading service solutions. Our dedicated team of 5,500 UK employees is committed to delivering top-quality transportation solutions, from Britain, for Britain.”

A. LORD, London’s Transport Commissioner, said: “The opening of the Siemens Mobility factory in Goole marks a new stage in this transformational

project. The new Piccadilly line trains that are being assembled in Goole will change the experience of millions of Tube customers every year, helping to drive growth and revitalise communities not only in the capital but across the country thanks to the supply chain. We are working with Siemens Mobility, the Mayor of London and the Government to ensure that the benefits felt from this project will continue through funding for new Bakerloo line trains to replace the existing fleet, which at more than 50 years old is the oldest operating in daily passenger service anywhere in the UK. We look forward to welcoming the first new Piccadilly line test train to London later this year and for customers to start using them when they come into service from next year."

The Goole Train Manufacturing Facility, with its cutting-edge technology, highly skilled workforce, and strategic location, is set to become a cornerstone of the British and global rail industry. It will bolster the UK's rail manufacturing capabilities.

The Goole Rail Village consists of the Train Manufacturing Facility which assembles and commissions trains, the Components Facility where Siemens maintains gearboxes, traction motors and other parts for train and tram fleets, the Logistics Center warehousing facility and the Rail Accelerator and Innovation Solutions hub for Enterprise (RaisE) business center, all of which will now be joined by the Bogie Assembly and Service Center (From: Siemens Mobility Press Release, October 3rd, 2024).

**VARIE
OTHERS**

Internazionale: la Conferenza sulle carenze di competenze ferroviarie raccomanda "Rail Erasmus" e nuovi programmi educativi per dare impulso ai giovani Europei nel settore ferroviario

Fornire un impulso ai giovani per intraprendere un "Rail Erasmus" in altri paesi europei e organizzare pro-

grammi di studio ferroviari nazionali dedicati in tutta Europa sono alcune delle numerose raccomandazioni delineate dal progetto *Skill Training Alliance For the Future European Rail System* (STAFFER) nel suo storico rapporto sulla preparazione alle future esigenze di personale del settore, ponendo fine alle carenze di competenze ferroviarie.

Dopo quattro anni di intensa e fruttuosa collaborazione, STAFFER ha presentato durante la sua conferenza finale a Bruxelles i suoi risultati, tra cui una strategia e un piano d'azione a lungo termine e raccomandazioni politiche ai decisori. Il *Blueprint for Skills* del settore ferroviario finanziato dal programma ERASMUS+ dell'Unione Europea e guidato dall'Università di Genova ha riunito 31 partner e 17 partner associati tra accademici, formatori, imprese ferroviarie e fornitori per porre fine alle carenze di competenze nel settore ferroviario.

Creare e finanziare un "Railway Erasmus" per offrire agli studenti che intraprendono studi, apprendistati o tirocini in ambito ferroviario in aziende un'esperienza da sviluppare sia come dipendenti che, come persone, è una delle proposte principali. Questa misura ha il potenziale, se avrà successo, di fungere da modello leader a livello mondiale per risolvere la carenza di competenze e offrire ai giovani le migliori possibilità possibili di crescere e avere successo nella loro vita professionale.

Poiché molti settori e istituti di istruzione incontrano difficoltà nell'insegnare ai giovani le competenze tecniche e trasversali necessarie per avere successo sul lavoro, il rapporto raccomanda alle aziende di applicare il "principio di apprendimento continuo 70-20-10" (70% apprendimento sul posto di lavoro, 20% apprendimento dagli altri, 10% formazione).

Queste raccomandazioni delineano la necessità di mettere in contatto i giovani con opportunità di formazione sul posto di lavoro in diversi ambienti in tutta Europa, dove il loro luogo di istruzione o impiego potreb-

be trasferirli ad altri partecipanti al programma, creando una rete formalizzata di trasferimenti di competenze nel settore ferroviario europeo.

Sono stati inoltre evidenziati come essenziali per garantire futuri lavoratori al settore anche programmi di studio ferroviari nazionali dedicati nelle università e negli istituti tecnici, in cui il settore ferroviario collabora con gli attuali istituti di istruzione per contribuire alla creazione di nuove istituzioni che offrano corsi e lauree nel settore ferroviario.

Questi programmi sarebbero mirati a chi cerca lavoro e ha appena terminato l'istruzione secondaria o superiore, così come ad altri individui che vorrebbero cambiare lavoro o entrare nel settore. Questi programmi, gestiti congiuntamente con le parti interessate del settore ferroviario, potrebbero essere finanziati tramite ERASMUS+ o il Fondo sociale europeo.

Le raccomandazioni delineano anche la difficile demografia del settore ferroviario: una forza lavoro che invecchia (il 40-45% dei lavoratori ha più di 50 anni), con un'immagine pubblica "obsoleta" che influisce sul modo in cui il settore recluta. Il rapporto afferma che il settore è percepito come "vecchio stile e dominato dagli uomini", il che "potrebbe scoraggiare i potenziali lavoratori dallo scegliere una carriera nel settore ferroviario".

Il rapporto consiglia inoltre alle aziende di creare politiche e iniziative (come il programma di tutoraggio STAFFER) che facilitino l'integrazione di donne, immigrati e altri gruppi sottorappresentati nella forza lavoro ferroviaria al fine di promuovere la diversità e aumentare il numero di donne impiegate (attualmente solo circa il 20%).

Alla conferenza finale, i partner di STAFFER hanno invitato i decisori politici, gli enti formativi, le imprese ferroviarie e i fornitori ad avviare rapidamente l'attuazione dei cambiamenti delineati nella bozza delle raccomandazioni politiche, disponibili al collegamento <https://translate.google>.

com/website?sl=auto&tl=en&hl=auto&u=https://www.railstaffer.eu/.

Il rapporto finale STAFFER è disponibile per il download https://translate.google.com/website?sl=auto&tl=en&hl=auto&u=https://www.railstaffer.eu/wp-content/uploads/2024/10/241021_STAFFER-FINAL-REPORT.pdf.

- Citazioni della Coordinatrice di STAFFER e Professore Ordinario di Ingegneria dei Trasporti presso l'Università di Genova A. DI FEBBRARO.

“La conferenza finale di STAFFER ha evidenziato il significativo contributo fornito dal nostro progetto per affrontare le sfide relative alle competenze e alla forza lavoro nel settore ferroviario europeo. Spero che la strategia sulle competenze ferroviarie e le raccomandazioni politiche di STAFFER vengano implementate attraverso uno sforzo coordinato da parte dell'UE, dei governi nazionali e del settore ferroviario, basato su finanziamenti adeguati”.

- Citazioni del Direttore Generale UNIFE E. WIEBE.

“Grazie a STAFFER, abbiamo la possibilità di sperimentare un percorso educativo che, se avrà successo, potrà fornire al settore ferroviario e all'industria della fornitura il modello per dare ai giovani le migliori possibilità di sentirsi sicuri, apprendere competenze e avere successo professionalmente. Il raggiungimento della transizione pulita e digitale dipende da una forza lavoro disponibile per gestire la prevista crescente domanda nel settore ferroviario, che rappresenta solo lo 0,4% delle emissioni dei trasporti in Europa. L'implementazione dei cambiamenti proposti dai partner del progetto attraverso le raccomandazioni politiche è fondamentale e invito tutte le parti interessate a prenderli in considerazione appieno”.

- Citazioni del direttore esecutivo di CER, A. MAZZOLA.

“Questa partnership tanto necessaria è stata determinante nell'affrontare il problema della carenza di competenze critiche nel settore ferroviario, che sta affrontando sia un invecchia-

mento della forza lavoro sia requisiti di competenze in evoluzione a causa della trasformazione digitale. La digitalizzazione e gli abilitatori digitali offrono grandi opportunità, come maggiore efficienza e sicurezza attraverso analisi avanzate dei dati, automazione e infrastrutture intelligenti. Tuttavia, sono necessarie nuove competenze, aggiornamento e riqualificazione per mantenere il settore competitivo e fornire posti di lavoro di qualità. STAFFER ci sta mostrando la strada” (Da: *Comunicato Stampa STAFFER – European Railway Skills Alliance Press Release*, 24 ottobre 2024).

International: Rail Skills Shortages Conference recommends 'Rail Erasmus' and new education programmes to empower young Europeans in the rail sector

Empowering young people to undertake a 'Railway Erasmus' in other European countries and organising dedicated national rail curriculums across Europe, are some of the many recommendations outlined by the Skill Training Alliance For the Future European Rail System (STAFFER) project in its landmark report into preparing for future sector staffing needs whilst ending rail skills shortages.

After four years of intense and fruitful collaboration, STAFFER delivered during its final conference in Brussels its findings, including a long-term Strategy and Action Plan and policy recommendations to decision-makers. The Rail Sector's Blueprint for Skills funded by the ERASMUS+ Programme of the European Union and led by the University of Genoa brought together 31 partners and 17 associate partners from academics, trainers, railway undertakings and suppliers to end skill shortages in rail.

Creating and funding a 'Railway Erasmus' to give students undertaking railway-related studies, apprenticeships or internships in companies an experience to develop both as employees and people is one of the flagship proposals. This measure has the potential, if successful, to act as a world-leading model

to solve skill shortages and give young people the best possible chance to grow and succeed in their professional lives.

As many industries and education providers are encountering difficulties in teaching young people the technical and soft skills required to succeed at work, the report recommends that companies apply the '70-20-10 continuous learning principle' (70% learning on the job, 20% learning from others, 10% training).

These recommendations outline the need to connect young people with on-the-job training opportunities in different environments across Europe, where their place of education or employment could transfer them to other program participants, creating a formalised network of skill transfers across the European rail sector.

Dedicated national rail curriculums in universities and technical colleges where the railway sector partners with existing education providers to assist in creating new institutions that deliver courses and degrees in the rail field - were also outlined as vital to ensure future workers for the sector.

These programmes would be targeted at job seekers who have just graduated from secondary or higher education, as well as other individuals who would like to change jobs or move into the sector. These programmes, co-run with rail sector stakeholders, could be funded through ERASMUS+ or the European Social Fund.

The recommendations also outline the challenging demographics of the rail sector – an ageing workforce (40-45% of workers are 50+ years old), with an 'outdated' public image impacting how the sector recruits. The report states that the sector is perceived as 'old-fashioned and male-dominated', which 'could deter potential workers from choosing a career in the rail sector.'

The report further advises businesses to create policies and initiatives (like the STAFFER Mentoring Programme) that facilitate the integration of women, immigrants, and other underrepresented groups into the railway workforce to foster diversity and in-

crease the number of women employed (currently only about 20%).

At the final conference, STAFFER partners called on policymakers, education providers, railway undertakings and suppliers to swiftly start implementing the changes outlined by the draft policy recommendations, which are available at <https://translate.google.com/website?sl=auto&tl=en&hl=auto&u=https://www.railstaffer.eu/>.

The STAFFER Final Report is available for download by linking at <https://unife.us3.list-manage.com/track/click?u=e4906fd363e4589015ace95e7&id=7c3f8b910b&e=7a4e7f0cb5>.

- Quotes of STAFFER Coordinator and Full Professor of Transportation Engineering at the University of Genoa A. DI FEBBRARO.

“STAFFER’s final conference has highlighted the significant contribution to addressing the skills and workforce challenges in the European rail sector provided by our project. I hope that the STAFFER rail skills strategy and policy recommendations are implemented through a coordinated effort from the EU, national governments, and the rail sector, based on suitable funding.”

- Quotes of UNIFE Director General E. WIEBE.

“Thanks to STAFFER, we have the ability to trial an educational pathway, which if successful, can provide the rail sector and supply industry the blueprint to give young people the best chance to feel confident, learn skills and succeed professionally. Achieving the clean and digital transition hinges on an available workforce to manage the expected increasing demand in rail – which only accounts for 0.4% of Europe’s transport emissions. Implementing the changes that project partners propose through the policy recommendations is vital, and I urge all stakeholders to consider them in full.”

- Quotes of CER Executive Director A. MAZZOLA

“This much-needed partnership has been instrumental in addressing the issue of critical skills shortages in the railway sector, which is facing both an ageing workforce and evolving skill

requirements due to digital transformation. Digitalisation and digital enablers offer great opportunities, such as enhanced efficiency and safety through advanced data analytics, automation, and smart infrastructure. However, new skills, upskilling, and reskilling are required to keep the sector competitive and provide quality jobs. STAFFER is showing us the way” (From: STAFFER – European Railway Skills Alliance Press Release, October 24th, 2024).

Internazionale: iniziato il viaggio della sonda europea Hera, destinazione asteroide

È decollata (Fig. 5) la sonda Hera dell’Agenzia Spaziale Europea (ESA) con obiettivo l’asteroide Dimorphos che raggiungerà nel dicembre 2026. Hera fa seguito alla missione DART della NASA che nel settembre del 2022 aveva impattato, deviandone l’orbita, contro Dimorphos, la piccola luna orbitante di un sistema di asteroidi binari noto come Didymos. Allora a catturare le immagini fu il cubesat LICIAcube dell’Agenzia Spaziale Italiana (ASI), realizzato da Argotec, che scattò oltre 600 immagini dell’impatto. Hera cercherà quindi la prova definitiva del sistema di difesa planetario da attuare qualora la Terra dovesse essere in pericolo di collisione con un asteroide. A bordo di Hera molta scienza e tecnologia italiana grazie ai contributi, gestiti dall’ASI.

“Sono passati due anni da quando abbiamo ricevuto a Terra le sensazionali immagini del nostro satellite LiciaCube che ha documentato - ha dichiarato T. VALENTE, presidente dell’Agenzia Spaziale Italiana - l’impatto della sonda della NASA Dart su un asteroide. Immagini che ci hanno permesso di studiare e verificare una nuova strategia di protezione planetaria in caso di pericolo derivante da asteroidi e altri oggetti. Il satellite dell’ESA, Hera inizia il suo viaggio sempre verso la stessa destinazione per analizzare ancor più da vicino ciò che è accaduto a Dimorphos, colpito allora e deviato nella sua orbita intorno a Didymos. La strategia della caccia agli asteroidi potenzialmente pericolosi si rafforza con questo importante contributo dell’Europa, con l’Italia e l’ASI in prima linea, verso il consolidamento della tecnica scelta per essere utilizzata nel caso in cui dovesse essere rilevato un corpo minore in rotta di collisione con il nostro Pianeta. La partecipazione italiana alla missione è frutto, ancora una volta, di una collaborazione virtuosa tra scienza e tecnologia che fa confermare il nostro Paese ai vertici in questo campo e che fornirà all’Europa una capacità elevata che le permetterà di essere al passo in ambito internazionale”.

Hera rilascerà anche due cubesats per eseguire osservazioni ravvicinate



(Fonte - Source: ESA)

Figura 5 – Lancio della sonda Hera a bordo di un vettore SpaceX Falcon 9.
Figure 5 – Launch of the Hera probe aboard a SpaceX Falcon 9 carrier.

di supporto. Uno dei due, chiamato Milani, realizzato in Italia dalla Tayvak, effettuerà osservazioni multispettrali di superficie, mentre l'altro, Juventas, effettuerà per la prima volta rilevamenti radar dell'interno di un asteroide. Sulla sonda l'Istituto Nazionale di Astrofisica (INAF) è inoltre responsabile dello strumento VISTA (Volatile In Situ Thermogravimeter Analyser), un sensore per l'analisi dell'ambiente di polveri del sistema Didymos-Dimorphos a bordo di Milani. Lo studio della polvere attorno a Didymos è fondamentale per capire la coesione di questi corpi celesti nell'ottica di poterli deviare da orbite potenzialmente pericolose. Oltre alle attività su VISTA, INAF collabora attivamente con altri due strumenti a bordo della missione: lo spettrometro ASPECT e la termocamera a infrarossi TIRI. Per la parte industriale, inoltre, la Thales Alenia Space ha realizzato importanti equipaggiamenti, tra cui il transponder nello spazio profondo, costruito in Italia negli stabilimenti di Roma e L'Aquila che consentirà una solida comunicazione con la stazione di terra. Anche Leonardo ha dato il suo apporto fornendo i pannelli fotovoltaici che alimenteranno la sonda. Realizzati nello stabilimento di Nerviano (MI), sono composti da due ali con tre pannelli ciascuna per un totale di circa 14 m² e oltre 1.600 celle, ognuna grande quasi il doppio di una carta di credito. Inoltre, OHB-Italia è coinvolta nella realizzazione di importanti sistemi di bordo quali il sistema di potenza elettrica, mentre la propulsione è stata assegnata ad AVIO. TSD Space, una PMI con sede a Napoli, ha infine realizzato la Spacecraft Monitoring Camera (SMC) di Hera.

Il lancio di Hera è avvenuto dalla rampa SLC-40 di Cape Canaveral utilizzando un vettore Falcon 9 della società americana SpaceX (Da: *Comunicato Stampa ASI, 7 ottobre 2024*).

International: the European probe Hera begins its journey, destination asteroid

The European Space Agency (ESA) Hera probe has taken off (Fig. 5) with

the asteroid Dimorphos as its target, which it will reach in December 2026. Hera follows NASA's DART mission which in September 2022 impacted, deviating its orbit, against Dimorphos, the small moon orbiting a binary asteroid system known as Didymos. At the time, the images were captured by the Italian Space Agency (ASI) LICIAcube cubesat, built by Argotec, which took over 600 images of the impact. Hera will therefore seek definitive proof of the planetary defense system to be implemented if the Earth were to be in danger of colliding with an asteroid. A lot of Italian science and technology on board Hera thanks to the contributions, managed by ASI.

"Two years have passed since we received on Earth the sensational images of our satellite LiciaCube that documented - declared T. VALENTE, president of the Italian Space Agency - the impact of the NASA Dart probe on an asteroid. Images that have allowed us to study and verify a new strategy for planetary protection in the event of danger from asteroids and other objects. ESA satellite, Hera, begins its journey always towards the same destination to analyze even more closely what happened to Dimorphos, hit then and deviated in its orbit around Didymos. The strategy of hunting potentially dangerous asteroids is strengthened with this important contribution from Europe, with Italy and the ASI at the forefront, towards the consolidation of the technique chosen to be used in the event that a minor body on a collision course with our Planet were to be detected. Italy's participation in the mission is the result, once again, of a virtuous collaboration between science and technology that confirms our country at the top in this field and that will provide Europe with a high capacity that will allow it to keep up with the international scene".

Hera will also release two cubesats to perform close-up support observations. One of the two, called Milani, built in Italy by Tayvak, will perform multispectral surface observations, while the other, Juventas, will perform radar surveys of the in-

terior of an asteroid for the first time. On the probe, the National Institute for Astrophysics (INAF) is also responsible for the VISTA (Volatile In Situ Thermogravimeter Analyser) instrument, a sensor for analyzing the dust environment of the Didymos-Dimorphos system on board Milani. Studying the dust around Didymos is essential to understanding the cohesion of these celestial bodies with a view to deviating them from potentially dangerous orbits. In addition to the activities on VISTA, INAF is actively collaborating with two other instruments on board the mission: the ASPECT spectrometer and the TIRI infrared thermal imaging camera. For the industrial part, Thales Alenia Space has also created important equipment, including the deep space transponder, built in Italy in the Rome and L'Aquila plants, which will allow solid communication with the ground station. Leonardo has also contributed by providing the photovoltaic panels that will power the probe. Made in the Nerviano (MI) plant, they are composed of two wings with three panels each for a total of about 14 m² and over 1,600 cells, each almost twice the size of a credit card. Furthermore, OHB-Italia is involved in the creation of important on-board systems such as the electric power system, while the propulsion has been assigned to AVIO. TSD Space, a SME based in Naples, has finally created the Spacecraft Monitoring Camera (SMC) for Hera.

Hera was launched from the SLC-40 launch pad at Cape Canaveral using a Falcon 9 launcher from the American company SpaceX (From: ASI Press Release, October 7th, 2024).

Internazionale: PhDs EU – Progetto Ferroviario Europeo

Il progetto PhDs EU-Rail, intitolato ufficialmente "Extending the Rail Network of PhDs in Europe's Rail Joint Undertaking", è iniziato con un incontro di inizio a Malaga, in Spagna, l'8 e il 9 ottobre. Il progetto mira a creare una rete dinamica di dottorandi in tutta Europa specializzati in tecnologia ferroviaria, promuovendo

la collaborazione accademica e la ricerca guidata dall'industria allineata con gli obiettivi dell'EU-Rail Joint Undertaking per una rete ferroviaria sostenibile e integrata, facilitando al contempo lo scambio di conoscenze e le migliori pratiche per mantenere l'industria ferroviaria europea competitiva a livello globale.

Offrendo risorse, tutoraggio e opportunità di networking, colma il divario tra mondo accademico e industria, dotando i ricercatori delle competenze necessarie per soddisfare le mutevoli esigenze del settore ferroviario.

I titoli dei 10 dottorati sono:

- Dottorato di Ricerca 1
Misure e meccanismi per supportare l'implementazione di innovazioni tecniche ferroviarie a supporto della decarbonizzazione dei trasporti.
- Dottorato di ricerca 2
Cambiamenti per l'uguaglianza di genere nel settore ferroviario.
- Dottorato di ricerca 3
Metodi di formazione e istruzione di nuova generazione per il settore ferroviario.
- Dottorato di ricerca 4
Logistica urbana abilitata dal settore ferroviario.
- Dottorato di ricerca 5
Esercizio ferroviario notturno veloce.
- Dottorato di ricerca 6
Stabilità dinamica dei treni sui ponti: un approccio di ricerca normativo.
- Dottorato di ricerca 7
Comunicazione rilevante per la sicurezza nel sistema ferroviario

con particolare attenzione ai fattori umani utilizzando l'esempio del comando digitale.

- Dottorato di ricerca 8
Valutazione dell'impatto economico della ricerca tecnica ferroviaria: raggiungimento di obiettivi sociali di fronte a sfide esterne.
- Dottorato di ricerca 9
Inclusione e accessibilità ferroviaria per le persone con disabilità intellettuale.
- Dottorato di ricerca 10
Piattaforme ICT per sistemi ERTMS affidabili e interoperabili (Da: *Europe Rail, Extending the Rail Network of PhDs in Europe's Rail Joint Undertaking*, 1 ottobre 2024).

International: PhDs EU – Rail Project

The PhDs EU-Rail project, officially titled "Extending the Rail Network of PhDs in Europe's Rail Joint Undertaking," began with a kick-off meeting in Málaga, Spain, on October 8-9th. The project aims to create a dynamic network of doctoral candidates across Europe specializing in rail technology, fostering academic collaboration and promoting industry-driven research aligned with the EU-Rail Joint Undertaking's goals for a sustainable, integrated rail network, while facilitating knowledge exchange and best practices to keep Europe's rail industry globally competitive.

By offering resources, mentorship, and networking opportunities, it bridges the gap between academia and industry, equipping researchers with the skills needed to meet the evolving demands of the rail sector.

The titles of the 10 PhDs are:

- *PhD1
Measures and mechanisms to support implementation of rail technical innovations supporting the decarbonisation of transport.*
- *PhD2
Change making for gender equality in rail.*
- *PhD3
New generation Education and training methods for rail.*
- *PhD4
Rail enabled urban logistics.*
- *PhD5
Fast night train operations.*
- *PhD6
Dynamic stability of trains over bridges: a normative research approach.*
- *PhD7
Safety-relevant communication in the railway system with special consideration of human factors using the example of the digital command.*
- *PhD8
Assessing the economic impact of rail technical research: delivering societal objectives in the face of external challenges.*
- *PhD9
Railway inclusion and accessibility for individuals with intellectual disability.*
- *PhD10
ICT platforms for reliable and interoperable ERTMS systems (From: Europe Rail, Extending the Rail Network of PhDs in Europe's Rail Joint Undertaking, October 1st, 2024).*