

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

Massimiliano BRUNER

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

#### **Germania: il progetto pilota sulla guida autonoma entra in una nuova fase**

Il progetto di ricerca "Treni regionali automatizzati in Bassa Sassonia, Germania" sta entrando in una nuova fase di sviluppo. Insieme al Centro aerospaziale tedesco (DLR) e alla TU Berlin, Alstom sta sviluppando soluzioni tecniche per digitalizzare gradualmente il trasporto ferroviario di passeggeri in Germania. Il progetto esplorerà le possibilità di automazione nel trasporto regionale tramite il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS). La *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* (LNVG) sostiene il progetto e fornisce due treni regionali per i test. La guida automatizzata è in fase di test sulle direttrici della Germania settentrionale. Mentre il Ministero Federale dell'Economia e della Protezione del Clima (BMWK) sostiene il progetto di ricerca sull'automazione, il Ministero dell'Economia della Bassa Sassonia finanzia le attrezzature necessarie per i due veicoli di prova con 5,5 milioni di euro.

Per le prove, in una prima fase sono in sviluppo nuovi sistemi per il funzionamento senza conducente. Ciò include il riconoscimento del segnale, che fornirà la capacità di riconoscere e interpretare i segnali stradali ferroviari installati lungo il binario. Inoltre, il treno deve essere in grado di riconoscere gli ostacoli. In caso di malfunzionamento, il treno è comandato a distanza o guidato dall'addetto al treno. Alstom ha già

dimostrato con treni di prova in altri paesi che la guida automatizzata e il controllo remoto dei treni possono essere implementati tecnicamente. Il progetto determinerà se il quadro normativo esistente per il funzionamento automatico dei treni (ATO) possa essere adattato. Esaminerà quindi quali test e risultati sono necessari per dimostrare in modo sufficiente gli standard di sicurezza per la guida automatizzata durante il trasporto di passeggeri.

In una seconda fase, la guida automatizzata deve svolgersi come un "laboratorio vivente" in condizioni reali. I nuovi sistemi saranno installati nelle due unità multiple LNVG pre-equipaggiate con ETCS e collaudate in modalità operativa. I risultati dello sviluppo e del funzionamento aiuteranno a preparare la successiva approvazione di treni completamente automatizzati e ad automatizzare ulteriormente il trasporto regionale.

Il ministro dei trasporti della Bassa Sassonia, B. ALTHUSMANN, afferma: "Il futuro del trasporto ferroviario è neutrale dal punto di vista climatico e digitale – lo sappiamo molto bene, soprattutto in Bassa Sassonia. Dopo aver già utilizzato qui i primi treni a idrogeno senza emissioni al mondo dal 2018, stiamo testando come possiamo ottenere una qualità ancora più elevata nel trasporto locale attraverso treni a marcia autonoma. Il progetto combina due qualità eccezionali della Bassa Sassonia come luogo: mobilità innovativa e un alto livello di digitalizzazione. Stiamo così creando le basi per ottenere una maggiore capacità ferroviaria".

M. KELLNER, Segretario di Stato parlamentare presso il Ministero fe-

derale dell'economia e della protezione del clima, spiega: "L'automazione delle ferrovie, in particolare del trasporto regionale, offre una varietà di opportunità. I costi operativi in calo rendono più facile per i fornitori regionali entrare nel mercato o espandere i loro servizi. Le direttrici che sono diventate non redditizie possono essere automatizzate e gestite di nuovo in modo redditizio. Questo riduce anche il pendolarismo su strada: meno emissioni di CO<sub>2</sub> e un viaggio più rilassato per i pendolari".

"La guida automatizzata è il prerequisito per un trasporto ferroviario sostenibile ed efficiente in futuro. Con il nostro progetto pilota congiunto, stiamo creando le basi per l'uso di questa tecnologia nel trasporto regionale tedesco e stiamo portando avanti in modo significativo l'implementazione di soluzioni tecniche corrispondenti", afferma M. YAKISAN, presidente della regione DACH presso Alstom. "Inoltre, alla nostra partnership con LNVG, siamo anche attivamente coinvolti in molti altri progetti di automazione in corso per il trasporto regionale tedesco. Ad esempio, convertiremo i treni S-Bahn e regionali nella grande area di Stoccarda alla tecnologia ETCS nell'ambito dei progetti del faro di Stoccarda 21 e "Digital Node Stuttgart".

C. SCHWABL, amministratore delegato di LNVG, sottolinea: "La promozione delle innovazioni tecniche è per noi una preoccupazione fondamentale. Siamo lieti di poter supportare questo sviluppo con due dei nostri veicoli".

"Un'unità multipla regionale automatizzata operativa sulle linee tedesche rappresenta un'interessante applicazione per la ricerca nell'ingegneria ferroviaria", afferma B. MILIUS, capo del Dipartimento delle operazioni ferroviarie e delle infrastrutture presso la TU Berlin. "Gli obiettivi scientifici comprendono l'ottimizzazione del posto di lavoro dell'operatore telecomandato per le applicazioni ferroviarie e gli studi operativi per il controllo del treno mobile da parte dell'addetto al treno

all'interno e all'esterno della cabina di guida. Gli studi di usabilità e di fattibilità tecnica sono in primo piano. Il TU Berlin sta inoltre supervisionando scientificamente il tema della preparazione per l'approvazione. Insieme ai partner, la TU Berlin sta sviluppando una definizione di sistema per la guida senza conducente, analisi della varianza rispetto al funzionamento odierno con un conducente e analisi di sicurezza del nuovo sistema. Deve essere sviluppato un possibile percorso verso un'approvazione generica della guida senza conducente".

"L'automazione del trasporto ferroviario è un passo importante per un'offerta di mobilità flessibile e più attraente nella regione. Le modifiche associate ai processi operativi, così come i compiti e i ruoli del personale e una progettazione incentrata sull'utente dei futuri luoghi di lavoro sono questioni di ricerca su cui DLR sta lavorando. La cosa eccitante qui è che questo lavoro viene svolto nel contesto di un laboratorio vivente, e quindi molto vicino alle operazioni reali", spiega B. JÄGER del DLR (*Institute of Transportation Systems*).

Per l'introduzione delle operazioni ferroviarie automatizzate nel settore regionale, DLR individuerà sia i requisiti operativi per la tecnologia da utilizzare in seguito, sia gli adattamenti necessari per quanto riguarda il veicolo ad azionamento manuale oggi. Inoltre, i ricercatori utilizzeranno calcoli operativi ed economici ferroviari per studiare come le soluzioni di automazione possono essere trasferite ad altre linee regionali. L'obiettivo è ricavare raccomandazioni per l'azione per le loro apparecchiature (*Comunicato Stampa Alstom*, 10 giugno 2022).

### **Germany: pilot project on autonomous driving enters in a new phase**

*The research project "Automated regional trains in Lower Saxony, Germany" is entering the next phase. Together with the German Aerospace*

*Center (DLR) and the TU Berlin, Alstom is developing technical solutions to gradually digitise rail passenger transport in Germany. The project will explore the possibilities of automation in regional transport via the European Train Control System (ETCS). The Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) supports the project and is providing two regional trains for the tests. Automated driving is being tested on routes in Northern Germany. While the Federal Ministry of Economics and Climate Protection (BMWK) is supporting the automation research project, Lower Saxony's Ministry of Economics is funding the necessary equipment for the two test vehicles with 5.5 million euro.*

*For the trials, new systems for driverless operation are being developed in a first phase. This includes signal recognition, which will provide the ability to recognise and interpret the railway traffic signals set up along the track. In addition, the train must be able to recognise obstacles. In the event of a malfunction, the train is controlled remotely or guided by the train attendant. Alstom has already demonstrated with test trains in other countries that automated driving and remote control of trains can be technically implemented. The project will determine whether the existing regulatory framework for Automatic Train Operation (ATO) could be adapted. It will then examine which tests and results are needed to sufficiently prove safety standards for automated driving in passenger operation.*

*In a second phase, automated driving must take place as a "living lab" under real conditions. The new systems will be installed in the two LNVG multiple units pre-equipped with ETCS and tested in operation. The findings from development and operation will help to prepare for the later approval of fully automated trains and to further automate regional transport.*

*Lower Saxony's Transport Minister B. ALTHUSMANN says: "The future of*

*rail transport is climate-neutral and digital – we know that very well, especially in Lower Saxony. After we have already been using the world's first emission-free hydrogen trains here since 2018, we are now testing how we can achieve an even higher quality in local transport through autonomously running trains. The project combines two outstanding qualities of Lower Saxony as a location: innovative mobility and a high level of digitalisation. We are thus creating the basis for more traffic on the railways".*

*M. KELLNER, Parliamentary State Secretary at the Federal Ministry of Economics and Climate Protection, explains: "The automation of railways, especially regional transport, offers a variety of opportunities. Falling operating costs make it easier for regional providers to enter the market or expand their services. Routes that have become unprofitable can be automated and operated profitably again. This also reduces commuting by road: less CO<sub>2</sub> emissions and a more relaxed journey for commuters".*

*"Automated driving is the prerequisite for sustainable and efficient rail transport in the future. With our joint pilot project, we are creating the basis for the use of this technology in German regional transport and are significantly driving forward the implementation of corresponding technical solutions," says M. YAKISAN, President of the DACH Region at Alstom. "In addition to our partnership with LNVG, we are also actively involved in several other ongoing automation projects for German regional transport. For example, we will be converting S-Bahn and regional trains in the greater Stuttgart area to ETCS technology as part of the Stuttgart 21 and 'Digital Node Stuttgart' lighthouse projects."*

*C. SCHWABL, Managing Director LNVG, emphasises: "The promotion of technical innovations is a core concern for us. We are pleased to be able to support this development with two of our vehicles."*

*“An automated regional multiple unit running on German lines represents an exciting application for research in railway engineering,” says B. MILIUS, Head of the Department of Railway Operations and Infrastructure at the TU Berlin. “The scientific objectives include the optimisation of the remote-control operator’s workplace for railway applications and operational studies for mobile train control by the train attendant inside and outside the driver’s cab. Usability studies and technical feasibility are in the foreground. The TU Berlin is also scientifically supervising the topic of preparing for approval. Together with the partners, the TU Berlin is developing a system definition for driverless driving, variance analyses to today’s operation with a driver and safety analyses of the new system. A possible path towards a generic approval of driverless driving is to be developed.”*

*“The automation of rail transport is an important step for a flexible and more attractive mobility offer in the region. The associated changes to operational processes, as well as the tasks and roles of staff and a user-centred design of future workplaces are research questions on which DLR is working. The exciting thing here is that this work is being done in the context of a living laboratory, and thus very close to real operations,” explains B. JÄGER from the DLR (Institute of Transportation Systems).*

*For the introduction of automated rail operations in the regional sector, DLR will identify both the operational requirements for the technology to be used later and the necessary adaptations regarding the manually operated vehicle today. In addition, the researchers will use railway operational and economic calculations to investigate how the automation solutions can be transferred to other regional lines. The aim is to derive recommendations for action for their equipment (Alstom Press Release, June 10<sup>th</sup>, 2022).*

**TRASPORTI URBANI  
URBAN TRANSPORTATION**

**Inghilterra: la linea Elizabeth di Londra entra in servizio passeggeri**

Aperta ufficialmente al pubblico la nuova linea Elizabeth di Londra (Fig. 1). Questo progetto, del valore di 19 miliardi di sterline, non è solo una grande pietra miliare per l'industria ferroviaria britannica, ma per tutti i londinesi. Alstom ha fornito treni, tecnologia e infrastrutture per questa nuova linea e si occuperà anche della manutenzione dei treni. La ferrovia in sviluppo ridurrà i tempi di percorrenza, creerà capacità di trasporto aggiuntiva, migliorerà l'accessibilità e fornirà un enorme impulso economico alla capitale e oltre. La linea Elizabeth sarà gestita dalla linea MTR Elizabeth come concessione di *Transport for London*.

L'amministratore delegato di Alstom (Regno Unito e Irlanda) N. CROSSFIELD, il direttore operativo D. DI PERNA e l'amministratore delegato dei servizi P. BROADLEY erano presenti all'evento di apertura ufficiale il 17 maggio 2022 insieme a Sua Maestà la Regina, il Primo Ministro del Regno Unito B. JOHNSON, sindaco di Londra S. KHAN, il commissario per i trasporti di Londra A. BYFORD, il se-

gretario ai trasporti la destra l'on. G. SHAPPS e l'amministratore delegato di Crossrail M. WILD.

“La linea Elizabeth è destinata a trasformare Londra e diventare una delle principali operazioni di trasporto urbano al mondo. Sono immensamente orgoglioso del ruolo di primo piano che Alstom ha svolto nel progetto Crossrail e continuerà a farlo fornendo treni affidabili e di alta qualità per i londinesi”, afferma N. CROSSFIELD, amministratore delegato di Alstom, Regno Unito e Irlanda.

La nuova ferrovia attraverso il centro di Londra utilizza la flotta di Alstom Class 345 Aventra tra Londra Paddington e la stazione di Abbey Wood. I treni all'avanguardia, già in servizio tra Paddington, l'aeroporto di Heathrow e Reading a ovest, circolano anche tra London Liverpool Street e Shenfield a est. I settanta treni da 7 e 9 carrozze sono stati progettati e costruiti nello stabilimento Alstom di Derby e sono mantenuti da Alstom presso il deposito *Old Oak Common* a West London. Alstom gestirà la manutenzione dei treni per i prossimi 32 anni come parte del contratto di fornitura di materiale rotabile e servizi.

La *joint venture* ATC guidata da Alstom, formata con i partner TSO e Costain, ha progettato, costruito, te-



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 1 – Classe 345 Aventra di Alstom per la linea Elizabeth.  
Figure 1 - Alstom's Class 345 Aventra for the Elizabeth Line.

stato e commissionato opere infrastrutturali critiche per la nuova linea di 55 km. ATC ha fornito l'alimentazione di trazione per i treni, incorporando i sistemi di alimentazione interni di Alstom, gli alimentatori non di trazione per le stazioni, i pozzi e i portali, i sistemi di ventilazione del tunnel e altri sistemi elettrici e meccanici, ha posato il binario (comprese 5500 traversine HAS), e costruito un nuovo deposito di manutenzione a Plumstead. ATC è stato l'appaltatore principale per l'intera costruzione ferroviaria, gestendo la sicurezza, la logistica, i test e la messa in servizio tra più di venti appaltatori di interfaccia.

A. BYFORD, Commissario per i trasporti di Londra, ha dichiarato: "Alstom UK è stato un partner chiave per le consegne sulla linea Elizabeth e ha svolto un ruolo importante nel rendere possibile l'apertura di questa ferrovia "del futuro". Fornendo treni, tecnologia, infrastrutture e manutenzione, contribuiranno a garantire che i londinesi e i visitatori beneficino di viaggi affidabili e più accessibili attraverso la capitale".

Basandosi sull'esperienza di Alstom nel settore ferroviario del Regno Unito negli ultimi 20 anni, la soluzione Aventura è stata sviluppata per soddisfare i requisiti delle ferrovie urbane e di linea principale. Grazie al design del veicolo modulare, i treni Aventura offrono un'elevata flessibilità di configurazione per massimizzare la capacità e soddisfare diverse esigenze operative come metropolitana ad alta capacità, servizi pendolari, regionali e interurbani. Le personalizzazioni del treno includono varie lunghezze di carrozze da una a tre porte per lato, tre diverse estremità anteriori e diverse disposizioni dei sedili e livelli di comfort. La soluzione Aventura offre funzionalità digitali come display a colori per la moderna trasmissione di informazioni ai passeggeri, Wi-Fi 4G veloce e integrazione con smartphone, migliorando il comfort e la comodità dei passeggeri. Dal 2014 sono stati venduti più di 2.600 moduli Aventura nel Regno Uni-

to, il che lo rende il treno leader del Regno Unito (Comunicato Stampa Alstom, 24 maggio 2022).

### **England: London's Elizabeth line enters passenger service**

*London's new Elizabeth line has officially opened to the public (Fig. 1). This project, valued at £19 billion, is not only a big milestone for the British railway industry but for all Londoners. Alstom has supplied trains, technology and infrastructure for this new line and will also maintain the trains. The transformational railway will reduce journey times, create additional transport capacity, improve accessibility and provide a huge economic boost to the capital and beyond. The Elizabeth line will be operated by MTR Elizabeth line as a concession of Transport for London.*

*Alstom's Managing Director (UK & Ireland) N. CROSSFIELD, Chief Operating Officer D. DI PERNA and Managing Director Services P. BROADLEY were present at the official opening event on May 17<sup>th</sup>, 2022 along with Her Majesty The Queen, UK Prime Minister B. JOHNSON, London Mayor S. KHAN, Transport for London's Commissioner A. BYFORD, the Transport Secretary the Right Hon. G. SHAPPS and Crossrail Chief Executive M. WILD.*

*"The Elizabeth line is set to transform London and become one of the world's leading urban transport operations. I'm immensely proud of the leading role Alstom has played in the Crossrail project, and will continue to do so delivering reliable, high-quality trains for Londoners," states N. CROSSFIELD, Alstom Managing Director, UK & Ireland.*

*The new railway through central London uses Alstom's Class 345 Aventura fleet between London Paddington and Abbey Wood station. The state-of-the-art trains, already in service between Paddington, Heathrow Airport and Reading on the west, and also run between London Liverpool Street and Shenfield on the east. The seventy 7- and 9-car trains have been*

*designed and built at Alstom's Derby factory and are maintained by Alstom at Old Oak Common depot in West London. Alstom will maintain the trains for the next 32 years as part of the rolling stock and services provision contract.*

*The Alstom-led ATC joint venture, formed with partners TSO and Costain, has designed, constructed, tested and commissioned critical infrastructure works for the new 55-kilometre line. ATC has delivered the traction power supply for the trains, incorporating Alstom's in-house feeding systems, non-traction power supplies for the stations, shafts and portals, tunnel ventilation systems and other electrical and mechanical systems, laid the track (including 5500 HAS sleepers), and built a new maintenance depot at Plumstead. ATC has been the Principal Contractor for the entire railway construction, managing safety, logistics, testing and commissioning between more than twenty interfacing contractors.*

A. BYFORD, London's Transport Commissioner, said: "Alstom UK has been a key delivery partner in the Elizabeth line and played a major part making it possible to open this transformational railway today. Providing trains, technology, infrastructure and maintenance, they will help ensure Londoners and visitors benefit from reliable and more accessible journeys across the capital."

*Building on Alstom's expertise in the UK rail sector over the last 20 years, the Aventura solution has been developed to meet both urban and mainline rail requirements. Thanks to its modular vehicle design, the Aventura trains offer high configuration flexibility to maximise capacity and accommodate different operational needs such as high-capacity metro, commuter, regional and intercity services. Train customisations include various car lengths with one to three doors per car side, three different front ends and different seating arrangements and comfort levels. The Aventura solution features digital capabilities such as full colour displays for mod-*

ern passenger information delivery, fast 4G WiFi and smartphone integration, improving passenger comfort and convenience. More than 2,600 Aventra cars have been sold in the UK since 2014, making it the UK's leading train (Alstom Press Release, May 24<sup>th</sup>, 2022).

### **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION**

#### **Internazionale: "Intermodal supply chains - soluzioni per un'economia più verde"**

Dopo la lunga pausa dovuta a Covid, Hupac ha organizzato nuovamente il suo "Intermodal Forum" (Fig. 2), una conferenza intersettoriale a cui hanno partecipato tutti gli attori della catena del valore intermodale: caricatori, autotrasportatori, operatori intermodali, ferrovie, terminal e rappresentanti politici.

Come colmare il divario tra le aspettative politiche e industriali e la realtà del mercato? Questa è stata la domanda centrale dibattuta da L. FERRARIS, CEO delle Ferrovie dello Stato Italiane, P. FÜGLISTALER, Direttore dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero, T. VERBURG, Direttore Logistica di Dow Chemicals, K. SCHAUER, Direttore Operativo di LKW Walter, G. STRISCIUGLIO, CEO di Mercitalia Logistics e M. STAHLHUT, CEO di Hupac.

Infatti, mentre il *Green Deal* europeo e la politica svizzera fissano obiettivi ambiziosi per il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, la capacità delle infrastrutture ferroviarie e dei terminal è ancora insufficiente. In aggiunta, i lavori di costruzione compromettono la qualità dei servizi ferroviari.

"Le infrastrutture ferroviarie e terminalistiche sono essenziali: dobbiamo costruirle, mantenerle, ma anche renderle disponibili per la logistica in modo stabile e affidabile", ha sottolineato il presidente di Hupac H.J. BERTSCHI, annunciando una serie di misure per rendere la rete in-

termodale di Hupac più resiliente e consentire una crescita in linea con gli obiettivi climatici del *Green Deal*:

- investimenti in riserve aggiuntive e soluzioni di backup;
- investimenti nell'espansione del mercato e nei partenariati per il trasferimento modale;
- trasformazione digitale e promozione degli standard del settore.

I terminal stanno diventando un fattore sempre più importante per il successo del trasporto intermodale. Hupac partecipa a sette progetti di terminal che entreranno in funzione nei prossimi anni per una capacità totale di 1,3 milioni di unità di carico: Brwinów/Varsavia, Duisburg DGT e Basilea GBN a nord e Milano Smistamento, Piacenza, Brescia e l'ampliamento di Novara a sud.

"La Svizzera cofinanzia il terminal di Milano Smistamento con CHF 70 milioni", ha dichiarato P. FÜGLISTALER al Forum. Buone notizie anche da L. FERRARIS, che ha annunciato una chiara strategia orientata alla logistica da parte delle Ferrovie Italiane.

"Siamo in grado di raggiungere gli ambiziosi obiettivi climatici di

NetZero entro il 2050 e di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del 55% entro il 2030?", ha chiesto la moderatrice M. VAN LEIJEN. Sì, tutti i relatori sono stati concordi nel ritenere che sarà possibile se collaboriamo a livello intersettoriale e puntiamo sulle partnership. "Nessuno può farcela da solo: soltanto insieme possiamo portare l'intermodalità al successo", ha concluso BERTSCHI. (*News Hupac, Intermodal Forum*, 13 maggio 2022).

#### **International: "Intermodal supply chains - solutions for a greener economy"**

After the long pause due to Covid, Hupac once again organized its "Intermodal Forum" (Fig. 2), an intersectoral conference attended by all the players in the intermodal value chain: shippers, road hauliers, intermodal operators, railways, terminals and political representatives.

How to bridge the gap between political and industrial expectations and the reality of the market? This was the central question debated by L. FERRARIS, CEO of the Italian State Railways, P. FÜGLISTALER, Director of the Swiss Federal Office of Transport, T. VERBURG, Logistics Director of Dow



(Fonte - Source: Hupac)

Figura 2 - I relatori di apertura del Forum di Lugano sull'Intermodalità.  
Figure 2 - The opening speakers of the Lugano Forum on Intermodality.

Chemicals, K. SCHAUER, Director of Operations of LKW Walter, G. STRISCIUGLIO, CEO of Mercitalia Logistics and M. STAHLHUT, CEO of Hupac.

*Indeed, while the European Green Deal and Swiss policy set ambitious targets for the modal shift from road to rail, the capacity of the railway infrastructure and terminals is still insufficient. In addition, construction works compromise the quality of rail services.*

*“Railway and terminal infrastructures are essential: we must build them, maintain them, but also make them available for logistics in a stable and reliable way”, underlined Hupac president H.J. BERTSCHI, announcing a series of measures to make Hupac’s intermodal network more resilient and enable growth in line with the Green Deal climate objectives:*

- *investments in additional reserves and backup solutions;*
- *investments in market expansion and modal shift partnerships;*
- *digital transformation and promotion of industry standards.*

*Terminals are becoming an increasingly important factor in the success of intermodal transport. Hupac participates in seven terminal projects that will come into operation in the coming years for a total capacity of 1.3 million loading units: Brwinów / Warsaw, Duisburg DGT and Basel GBN to the north and Milano Smistamento, Piacenza, Brescia and the expansion of Novara to the south.*

*“Switzerland will co-finance the Milano Smistamento terminal with CHF 70 million,” P. FÜGLISTALER told the Forum. Good news also from L. FERRARIS, who announced a clear logistics-oriented strategy by the Italian Railways.*

*“Can we reach NetZero’s ambitious climate goals by 2050 and reduce CO<sub>2</sub> emissions by 55% by 2030?” Asked moderator M. VAN LEIJEN. Yes, all the speakers agreed that it will be possible if we collaborate on an intersectoral level and focus on partnerships. “Nobody can do it alone: only together can we bring intermodality to success”,*

*concluded BERTSCHI. (Hupac News, Intermodal Forum, May 13<sup>th</sup>, 2022).*

### INDUSTRIA MANUFACTURES

#### India: Italferr a New Delhi in rappresentanza del Gruppo FSI

L’AD di Italferr A. NARDINOCCHI ha partecipato, in rappresentanza del Gruppo FSI, alla tavola rotonda che si è svolta a New Delhi, nel corso della missione in India del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale L. DI MAIO, alla presenza del Ministro del Commercio e dell’Industria P. GOYAL, dei CEO di importanti Gruppi industriali e di grandi Società italiane e indiane.

La mobilità sostenibile, le opportunità del mercato indiano e l’alta ingegneria Made in Italy nel settore delle infrastrutture, sono stati i temi principali dell’incontro, incentrato sul rafforzamento della cooperazione economica tra Italia e India, con uno sguardo specifico verso i settori della transizione energetica, della connettività e della mobilità sostenibile.

Un’occasione per raccontare la visione green che il Gruppo sta portando avanti nel mondo e le potenzialità di Italferr come Società di ingegneria in grado di fornire servizi specialistici e d’integrazione di sistema che coprono l’intero ciclo di vita di un investimento infrastrutturale.

L’India è infatti un mercato in forte espansione, in cui il know-how di FS nell’ingegneria e nella mobilità può fare la differenza.

L’AD A. NARDINOCCHI ha inoltre condiviso gli attuali impegni di Italferr in territorio indiano dove è presente con diversi progetti: dall’hub di Delhi alle metro Mumbai, fino ai lavori di progettazione e supervisione delle linee metropolitane di Kanpur e Agra, due delle più grandi città industriali nel Nord dell’India.

L’auspicio, condiviso anche dal ministro GOYAL, è quello di poter raf-

forzare la presenza del Gruppo FS nel Paese con l’acquisizione di nuovi incarichi che contribuiscano alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali nell’ambito di un ambizioso piano di investimenti (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 6 maggio 2022).

#### India: Italferr in New Delhi representing the FSI Group

*The CEO of Italferr A. NARDINOCCHI participated, representing the FSI Group, in the round table that took place in New Delhi, during the mission to India of the Minister of Foreign Affairs and International Cooperation L. DI MAIO, in the presence of the Minister of Commerce and Industry P. GOYAL, the CEOs of important industrial groups and large Italian and Indian companies.*

*Sustainable mobility, the opportunities of the Indian market and high Made in Italy engineering in the infrastructure sector were the main themes of the meeting, which focused on strengthening economic cooperation between Italy and India, with a specific focus on the sectors of energy transition, connectivity and sustainable mobility.*

*An opportunity to talk about the green vision that the Group is pursuing in the world and the potential of Italferr as an engineering company capable of providing specialist and system integration services that cover the entire life cycle of an investment infrastructural.*

*India is in fact a rapidly expanding market, where FS know-how in engineering and mobility can make the difference.*

*The CEO A. NARDINOCCHI also shared Italferr’s current commitments in India where it is present with various projects: from the Delhi hub to the Mumbai metro, up to the design and supervision of the Kanpur and Agra metro lines, two of the largest industrial cities in North India.*

*The hope, also shared by the GOYAL minister, is to be able to strengthen the presence of the FS Group in the*

country with the acquisition of new assignments that contribute to the construction of new infrastructural works as part of an ambitious investment plan (Press Release FSI Group, May 6<sup>th</sup>, 2022).

### **Internazionale: undicesimo mese consecutivo in ribasso per il mercato auto europeo a maggio (-12,5%)**

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 948.149 unità, il 12,5% in meno rispetto a maggio 2021.

Nei primi cinque mesi del 2022, i volumi immatricolati raggiungono 4.531.598 unità, con una variazione negativa del 12,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "A maggio il mercato auto europeo registra una nuova flessione a doppia cifra (-12,5%), sebbene più contenuta rispetto ad aprile - afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA.

Ancora una volta, tutti e cinque i *major market* (compreso UK), che nel complesso rappresentano il 70,1% del totale immatricolato e registrano nel mese una contrazione del 13,3%, di poco superiore alla media europea, chiudono con vendite in calo a due cifre: Regno Unito -20,6%, Italia -15,1%, Spagna -10,9%, Germania -10,2%, Francia -10,1%. Le vendite di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) in questi cinque mercati rimangono allineate ai livelli di maggio 2021 (-0,1%), con una quota del 18,1%. Il trend discendente del mercato prosegue in assenza di cambiamenti di scenario sul fronte delle catene di approvvigionamento, in difficoltà per effetto del conflitto Russia-Ucraina, responsabile anche della perdurante crisi energetica.

In Europa, inoltre, si è ulteriormente acuita, a seguito del voto espresso dal Parlamento europeo sul pacchetto normativo Fit for 55 lo scorso 8 giugno, la preoccupazione per il possibile stop ai motori a com-

bustione termica al 2035, un termine molto sfidante che, se confermato, rischierebbe di mettere in difficoltà gli equilibri del nostro sistema industriale e sociale, richiedendo interventi tempestivi a sostegno della riconversione produttiva e della ricollocazione di una parte dei lavoratori. In Italia, gli effetti degli incentivi all'acquisto delle vetture a zero e a basse emissioni (elettriche, ibride *plug-in* ed endotermiche a basso impatto), già esauriti per quanto riguarda la fascia 61-135 g/km di CO<sub>2</sub>, hanno per ora portato ad una riduzione della flessione di mercato, ma confidiamo che possano agire nel medio-lungo termine per il raggiungimento di obiettivi importanti per il nostro sistema Paese: sostenere le infrastrutture per la mobilità elettrica incrementando le produzioni nazionali di veicoli elettrificati e sviluppando la relativa filiera, dando così sostegno anche alla transizione della *componentistica*".

In Italia, i volumi totalizzati a maggio 2022 si attestano a 121.299 unità (-15,1%). Nei primi cinque mesi del 2022, le immatricolazioni complessive ammontano a 556.974 unità, con un decremento del 24,3% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2021. Secondo i dati ISTAT, a maggio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,8% su base mensile e del 6,8% su base annua (da +6% del mese precedente). L'accelerazione dell'inflazione dopo il rallentamento di aprile si deve ai prezzi di diverse tipologie di prodotto, tra cui i Beni energetici (la cui crescita passa da +39,5% ad aprile a +42,6%), e in particolare gli Energetici non regolamentati (da +29,8% a +32,9%; la crescita dei prezzi degli Energetici regolamentati è invece stabile a +64,3%) e i Servizi relativi ai trasporti (da +5,1% a +6%). Nel comparto dei beni energetici non regolamentati, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, accelerano i prezzi del Gasolio (da +23,1% a +25,1%; +2,4% il congiunturale) e quelli della Benzina (da +13% a +15,1%; +2,9% sul mese). Rallentano, invece, i prezzi degli Al-

tri carburanti (da +46,8% a +42,2%, -3,3% il congiunturale).

Analizzando il mercato per alimentazione, a maggio le autovetture a benzina si riducono del 22,1%, con una quota di mercato del 28,7%, mentre le diesel calano del 29,7% e hanno una quota del 19,2%. Nei primi cinque mesi del 2022, le immatricolazioni di vetture a benzina si sono ridotte del 36% e quelle di vetture diesel del 37,2%. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano invece il 52,2% del mercato di maggio 2022, in calo del 3% nel mese e dell'8,1% nel periodo gennaio-maggio, con una quota di mercato del 52,4%. Le auto elettrificate rappresentano il 43,2% del mercato di maggio, -0,8%, mentre, nei primi cinque mesi del 2022, hanno una quota del 42,8% e calano del 6,9%. Tra queste, le ibride non ricaricabili crescono dell'1,5% nel mese e raggiungono il 33,5% di quota, risultando il tipo di alimentazione con la maggior quota di penetrazione da undici mesi consecutivi. Nel cumulo sono in diminuzione del 6,1%, rappresentando il 34% del totale. Le immatricolazioni di auto ricaricabili si riducono dell'8,3% e rappresentano il 9,7% del mercato (-9,6% e 8,8% di quota nei primi cinque mesi del 2022). Tra queste, le auto elettriche hanno una quota del 3,7% e diminuiscono del 12,8%, mentre le ibride *plug-in* si riducono del 5,3% e rappresentano il 6% del totale. Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,9% dell'immatricolato di maggio, di cui il 7,9% è rappresentato da autovetture Gpl (+4,6%) e l'1% da autovetture a metano (-60,6%). Da inizio 2022, le autovetture Gpl risultano in crescita del 6,2% e quelle a metano in calo del 63,2%. Il Gruppo Stellantis ha registrato, in Europa, 191.489 immatricolazioni nel mese di maggio 2022 (-14,6%) con una quota di mercato del 20,2%. Nel periodo gennaio-maggio 2022, i volumi ammontano a 871.604 unità (-22,2%), con una quota del 19,2%.

La Spagna totalizza 84.977 immatricolazioni a maggio 2022, il

10,9% in meno rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi cinque mesi del 2022, il mercato risulta, così, in calo dell'11,5%, con 318.487 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che il proseguimento della tendenza al ribasso del mercato, già rilevata negli ultimi mesi, è la prova della delicata situazione che il settore automobilistico che sta attraversando, soprattutto a causa della crisi dei microchip che non consente di produrre al ritmo della domanda. Nonostante il mercato sia in flessione, complice anche il forte calo del segmento del noleggio, sia le vendite ai privati che quelle alle società chiudono il mese con il segno positivo. Questo miglioramento, che fa del mese di maggio il migliore dall'inizio dell'anno per volumi, potrebbe riflettere una crescente propensione all'acquisto da parte dei consumatori che, nonostante il contesto economico e internazionale, stanno riprendendo ad acquistare veicoli. Bisognerà attendere l'evoluzione dei prossimi mesi per determinare se si tratta di un caso isolato o di un primo segnale di ripresa della domanda.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di maggio risulta ripartito in 34.666 vendite ai privati (+4,3% e 40,8% di quota), 32.076 vendite alle società (+3,3% e 37,7% di quota) e 18.235 vendite per noleggio (-41,4% e 21,5% di quota), mentre nel cumulato è ripartito in 141.581 vendite ai privati (+2,1% e 44,5% di quota), 134.472 vendite a società (-1,4% e 42,2% di quota) e 42.434 vendite per noleggio (-50% e 13,3% di quota). Le autovetture a benzina rappresentano il 45,1% del mercato di maggio (-10,9%) e il 42,7% da inizio 2022 (-22,2%). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili hanno una quota di mercato del 29% nel mese (+10,5%) e del 28,4% nel cumulato (+11,1%). Le vetture diesel sono il 16,6% del mercato di maggio (-26,6%) e il 17,6% nel cumulato (-28,4%), seguite dalle ibride *plug-in* (5,6% nel mese e 6,1% nel cumulato), dalle elettriche (2,3% nel

mese e 3,5% nei primi cinque mesi) e dalle auto a gas (1,3% nel mese e 1,7% da inizio 2022).

Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture si attestano a 122 g/km a maggio e a 120,7 g/km da inizio anno.

In Francia, a maggio 2022, si registrano 126.809 nuove immatricolazioni, in calo del 10,1% rispetto a maggio 2021. Nei primi cinque mesi del 2022, la flessione si attesta al 16,9%, per un totale di 600.893 immatricolazioni. In riferimento alle alimentazioni, a maggio calano le autovetture a benzina (-22,2%, con il 36,2% di quota) e diesel (-28%, con il 17,5% di quota). Le auto ad alimentazione alternativa crescono del 14,7% nel mese, con il 46,3% di quota, e del 14,8% nei primi cinque mesi 2022, con una quota di mercato del 45,7%. Le ibride (29,4%) superano la quota del diesel. Tra le ibride, quelle ricaricabili hanno una quota dell'8,9% (-12,3%) e quelle non ricaricabili del 20,5% (+11,4%). Infine, le elettriche raggiungono il 12% del mercato (+31,8%), le auto a gas il 4,5% e quelle a bioetanolo lo 0,4%. Da inizio 2022, sono in calo del 41,9% le autovetture diesel, con una quota di mercato del 16,6%, e del 27,5% le vetture a benzina, che rappresentano il 37,7% del totale immatricolato. In crescita, invece, le ibride non ricaricabili (+4,6%), le elettriche (+38,4%) e le vetture a gas (+44,9%), mentre risultano in calo le ibride *plug-in* (-8%).

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a maggio 207.199 unità, con una flessione del 10,2%. A gennaio-maggio 2022, le immatricolazioni si attestano a 1.013.417, in calo del 9,3% rispetto allo stesso periodo del 2021 (ma del 33% rispetto a gennaio-maggio 2019). Gli ordini domestici, a maggio 2022, risultano in calo dell'1% su base annua, mentre nei primi cinque mesi del 2022 crescono dell'8%.

Guardando ai canali di vendita, le autovetture intestate a società rappresentano il 63,4% del totale immatricolato, contro il 36,6% delle vetture

intestate ai privati. Con 29.182 nuove immatricolazioni (+8,9%), a maggio le auto elettriche raggiungono una quota di mercato del 14,1%. Le auto ibride sono complessivamente 60.659, in calo del 5,8% e con il 29,3% di quota, di cui 23.209 sono *plug-in*, in calo del 14,7% e con l'11,2% di quota. Il 36% delle nuove auto è a benzina (74.573 autovetture, -14,1%) e il 20,3% è diesel (42.000 autovetture, -18,4%). Le vetture a gas rappresentano lo 0,4% del mercato: 618 auto nuove Gpl e 124 a metano. Da inizio 2022, le vetture a benzina rappresentano il 35,6% del mercato, le diesel il 20,1%, le ibride il 30,3% (di cui l'11,1% ricaricabili), le elettriche il 13,3% ed infine, quelle a gas, lo 0,7%. La media delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture è pari a 120,3 g/km a maggio 2022 e a 120,6 g/km nel cumulato.

Il mercato inglese, infine, a maggio totalizza 124.394 nuove autovetture immatricolate, con un calo del 20,6%. Si tratta del secondo mese di maggio più debole dal 1992, dopo il lockdown del 2020. Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 661.121 unità, l'8,7% in meno rispetto a gennaio-maggio 2021. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che siamo di fronte ad un altro mese impegnativo per il mercato delle auto nuove, in cui l'industria continua a combattere la carenza di componenti a livello globale, mentre la crescente diffusione dei veicoli elettrici a batteria costituisce uno dei pochi fattori positivi. Per proseguire questo slancio e consolidare il mercato di questa tipologia di veicoli, è necessario alimentare la fiducia dei consumatori verso l'elettrico. Ciò richiede anche un'accelerazione nello sviluppo di infrastrutture di ricarica che possano far fronte al numero crescente di veicoli *plug-in*, nonché incentivi per l'acquisto di auto nuove, più pulite e più ecologiche. Riuscire a raggiungere l'obiettivo Net Zero significa rinnovare a ritmo sostenuto i veicoli sulle strade ma, con l'aumento dell'inflazione e la compressione dei redditi delle famiglie, sarà sempre più diffi-

cile, a meno di non incoraggiare concretamente le imprese e gli acquirenti privati.

La quota di mercato dei privati, nel mese, si attesta al 53,2%, mentre le vetture destinate a società rappresentano il 46,8% delle vendite. Per tipo di alimentazione, per le auto diesel si registra una quota del 6,1% nel mese e del 5,8% da inizio 2022 (in entrambi i casi il dato più basso tra i major market), mentre per quelle a benzina la quota è del 45,6% nel mese e del 43,7% nel cumulato. Le ibride non ricaricabili sono il 29,9% del mercato di maggio e (12,4% le BEV e 5,9% le PHEV) e il 20,6% da inizio anno (14% le BEV e 6,6% le PHEV) (Comunicato Stampa ANFIA, 16 giugno 2022).

### **International: eleventh consecutive month of decrease for the European auto market in May (-12.5%)**

According to data released today by ACEA, in the whole of the countries of the European Union enlarged to include EFTA and the United Kingdom in May, car registrations amounted to 948,149 units, 12.5% less than in May 2021.

In the first five months of 2022, the volumes registered reached 4,531,598 units, with a negative change of 12.9% compared to the same period of the previous year. "In May the European car market recorded a new double-digit decline (-12.5%), although more contained than in April – says P. SCUDIERI, President of ANFIA.

Once again, all five major markets (including the UK), which on the whole represent 70.1% of the total registered and recorded a contraction of 13.3% in the month, just above the European average, closed with sales in double-digit decline: UK -20.6%, Italy -15.1%, Spain -10.9%, Germany -10.2%, France -10.1%. Sales of rechargeable passenger cars (BEVs and PHEVs) in these five markets remain in line with the levels of May 2021 (-0.1%), with a share of 18.1%. The

downward trend of the market continues in the absence of changes in the scenario on the front of the supply chains, in difficulty due to the effect of the Russia-Ukraine conflict, also responsible for the ongoing energy crisis.

Furthermore, in Europe, following the vote expressed by the European Parliament on the Fit for 55 regulatory package on 8 June last, concern about the possible stop of thermal combustion engines by 2035, a very challenging term which, if confirmed, it would risk undermining the balance of our industrial and social system, requiring timely interventions in support of productive reconversion and the relocation of part of the workers. In Italy, the effects of the incentives for the purchase of zero- and low-emission cars (electric, plug-in hybrid and low-impact endothermic), already exhausted as regards the 61-135 g/km of CO<sub>2</sub>, have for now led to a reduction in the market downturn, but we are confident that they can act in the medium-long term to achieve important objectives for our country system: support the infrastructures for electric mobility by increasing the national production of electrified vehicles and developing the related supply chain, thus also supporting the transition of components".

In Italy, the total volumes in May 2022 amounted to 121,299 units (-15.1%). In the first five months of 2022, total registrations amounted to 556,974 units, with a decrease of 24.3% compared to the volumes of the same period of 2021. According to ISTAT data, in May the national consumer price index recorded an increase by 0.8% on a monthly basis and by 6.8% on an annual basis (from +6% in the previous month). The acceleration of inflation after the slowdown in April is due to the prices of various types of products, including energy goods (whose growth passes from +39.5% in April to +42.6%), and in particular unregulated energy (from +29.8% to +32.9%; the growth in regulated energy prices is instead stable at +64.3%) and transport services (from +5.1% to +6%). In the

sector of non-regulated energy goods, looking at the trend in fuel prices, diesel prices accelerate (from +23.1% to +25.1%; +2.4% the economic situation) and gasoline prices (from +13% to +15.1%; +2.9% on the month). On the other hand, the prices of Other fuels slowed down (from +46.8% to +42.2%, -3.3% in the economy).

Analyzing the market by fuel, in May petrol-driven cars fell by 22.1%, with a market share of 28.7%, while diesel cars fell by 29.7% and had a share of 19.2%. In the first five months of 2022, registrations of petrol cars fell by 36% and those of diesel cars by 37.2%. On the other hand, registrations of alternative fuel cars represent 52.2% of the market in May 2022, down 3% in the month and 8.1% in the January-May period, with a market share of 52.4%. Electrified cars represent 43.2% of the May market, -0.8%, while, in the first five months of 2022, they have a share of 42.8% and drop by 6.9%. Among these, non-rechargeable hybrids grew by 1.5% in the month and reached 33.5% of share, resulting in the type of power supply with the greatest share of penetration for eleven consecutive months. In the cumulative they are down by 6.1%, representing 34% of the total. Registrations of rechargeable cars fell by 8.3% and represent 9.7% of the market (-9.6% and 8.8% share in the first five months of 2022). Among these, electric cars have a share of 3.7% and decrease by 12.8%, while plug-in hybrids decrease by 5.3% and represent 6% of the total. Finally, gas cars represent 8.9% of the May registrations, of which 7.9% are LPG cars (+4.6%) and 1% by methane cars (-60.6%). Since the beginning of 2022, LPG cars have grown by 6.2% and those powered by methane down by 63.2%. The Stellantis Group recorded 191,489 registrations in Europe in May 2022 (-14.6%) with a market share of 20.2%. In the period January-May 2022, volumes amounted to 871,604 units (-22.2%), with a share of 19.2%.

Spain totaled 84,977 registrations in May 2022, 10.9% less than in the

same month last year. In the first five months of 2022, the market is thus down by 11.5%, with 318,487 units registered. The Spanish automotive association ANFAC points out that the continuation of the downward trend of the market, already detected in recent months, is proof of the delicate situation that the automotive sector is going through, especially due to the microchip crisis that is not allows you to produce at the pace of demand. Although the market is in decline, also thanks to the sharp decline in the rental segment, both sales to individuals and to companies closed the month with a positive sign. This improvement, which makes the month of May the best since the beginning of the year in terms of volumes, could reflect a growing propensity to buy on the part of consumers who, despite the economic and international context, are resuming buying vehicles. We will have to wait for the evolution of the next few months to determine whether this is an isolated case or a first sign of recovery in demand.

In detail, according to the sales channels, the May market is divided into 34,666 sales to individuals (+4.3% and 40.8% of share), 32,076 sales to companies (+3.3% and 37.7% share) and 18,235 sales per rental (-41.4% and 21.5% share), while the cumulative is divided into 141,581 sales to individuals (+2.1% and 44.5% share), 134,472 sales per company (-1.4% and 42.2% share) and 42,434 sales per rental (-50% and 13.3% share). Petrol cars accounted for 45.1% of the May market (-10.9%) and 42.7% from the beginning of 2022 (-22.2%). Subsequently, non-rechargeable hybrid cars have a market share of 29% in the month (+10.5%) and 28.4% in the cumulative (+11.1%). Diesel cars accounted for 16.6% of the May market (-26.6%) and 17.6% in the cumulative (-28.4%), followed by plug-in hybrids (5.6% in the month and 6.1% in the cumulative), from electric (2.3% in the month and 3.5% in the first five months) and from gas cars (1.3% in the month and 1.7% from the beginning of 2022).

The average CO<sub>2</sub> emissions of new cars stood at 122 g/km in May and 120.7 g/km from the beginning of the year.

In France, 126,809 new registrations were recorded in May 2022, down by 10.1% compared to May 2021. In the first five months of 2022, the decline amounted to 16.9%, for a total of 600,893 registrations. With reference to fuel consumption, in May petrol (-22.2%, with 36.2% share) and diesel (-28%, with 17.5% share) cars fell. Alternative fuel cars grew by 14.7% in the month, with a 46.3% share, and by 14.8% in the first five months of 2022, with a market share of 45.7%. Hybrids (29.4%) exceed the share of diesel. Among the hybrids, the rechargeable ones have a share of 8.9% (-12.3%) and the non-rechargeable ones of 20.5% (+11.4%). Finally, electric cars reach 12% of the market (+31.8%), gas cars 4.5% and bioethanol cars 0.4%. Since the beginning of 2022, diesel cars have fallen by 41.9%, with a market share of 16.6%, and petrol cars by 27.5%, representing 37.7% of the total registered. On the other hand, non-rechargeable hybrids (+4.6%), electric (+38.4%) and gas cars (+44.9%) are on the rise, while plug-in hybrids are on the decline (-8%).

In the German market, 207,199 units were registered in May, a decrease of 10.2%. In January-May 2022, registrations stood at 1,013,417, down by 9.3% compared to the same period in 2021 (but by 33% compared to January-May 2019). Domestic orders, in May 2022, were down by 1% on an annual basis, while in the first five months of 2022 they grew by 8%.

Looking at the sales channels, the cars registered to companies represent 63.4% of the total registered, against 36.6% of the cars registered to private individuals. With 29,182 new registrations (+8.9%), electric cars reached a market share of 14.1% in May. Hybrid cars totaled 60,659, down by 5.8% and with a 29.3% share, of which 23,209 are plug-in, down by 14.7% and with an 11.2% share. 36% of new cars are petrol (74,573 cars, -14.1%) and 20.3% are diesel (42,000 cars,

-18.4%). Gas-powered cars represent 0.4% of the market: 618 new LPG cars and 124 methane-powered cars. Since the beginning of 2022, petrol cars represent 35.6% of the market, diesel cars 20.1%, hybrids 30.3% (of which 11.1% are rechargeable), electric 13.3% and finally, those with gas, 0.7%. The average CO<sub>2</sub> emissions of new cars amounted to 120.3 g/km in May 2022 and 120.6 g/km in the cumulative.

Finally, the British market totaled 124,394 new cars registered in May, with a drop of 20.6%. This is the second weakest month of May since 1992, after the 2020 lockdown. In the first five months of the year, registrations stood at 661,121 units, 8.7% less than in January-May 2021. L UK Automotive Association SMMT notes that we are facing another busy month for the new car market, as the industry continues to combat component shortages globally, as battery electric vehicles grow in popularity. constitutes one of the few positive factors. To continue this momentum and consolidate the market for this type of vehicle, it is necessary to foster consumer confidence in electric. This also requires accelerating the development of charging infrastructure that can cope with the growing number of plug-in vehicles, as well as incentives to purchase new, cleaner and greener cars. Achieving the Net Zero goal means renewing vehicles on the roads at a rapid pace but, with the increase in inflation and the squeezing of household incomes, it will be increasingly difficult, unless we concretely encourage businesses and buyers private.

The market share of individuals in the month stood at 53.2%, while cars destined for companies accounted for 46.8% of sales. By type of fuel, diesel cars recorded a share of 6.1% in the month and 5.8% from the beginning of 2022 (in both cases the lowest figure among the major markets), while for petrol cars the share is 45.6% in the month and 43.7% in the cumulative. Non-refillable hybrids accounted for 29.9% of the May market and (12.4% for BEVs and 5.9% for

*PHEVs) and 20.6% from the beginning of the year (14% for BEVs and 6.6% for PHEV) (ANFIA Press Release, June 16<sup>th</sup>, 2022).*

### VARIE OTHERS

#### **Italia-Svizzera: ODESCALCHI 2022, FSI tra i protagonisti dell'esercitazione transfrontaliera**

Si è svolta, nei pressi di Colmegna, sulla linea Luino-Pino Tronzano, un'esercitazione di Protezione Civile coordinata dalla Prefettura di Varese. Coinvolte la Sala Operativa di Milano e le squadre di primo intervento del Gruppo FS Italiane, le strutture operative di Protezione civile, Vigili del Fuoco, 118, Polfer, Forze dell'Ordine, Comando operativo di Vertice Interforze, Provincia di Varese, Comune di Luino, Comune di Maccagno con Pino e Veddasca, Comune di Tronzano Lago Maggiore, con la partecipazione del Dipartimento della Protezione Civile e Regione Lombardia.

È stato simulato lo svio di un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose. I detriti hanno colpito il treno causando il parziale deragliamento, con l'uscita dal binario di una ferrocisterna che è rimasta in bilico sulla sottostante strada statale 394, in corrispondenza del chilometro stradale VI - 34, dove la strada passa direttamente sotto la massicciata ferroviaria.

Inoltre, il deragliamento ha causato lo sversamento di sostanze pericolose (GPL Butano o altra sostanza non tossica), senza rilascio nel lago.

Il personale dell'impresa ferroviaria in servizio ha informato la Sala Operativa delle Ferrovie Svizzere che successivamente ha informato la Sala Operativa di Rete Ferroviaria Italiana. È stato richiesto l'intervento dei Vigili del Fuoco e del 118. Inoltre, sono state contattate le sale operative delle Polizie locali, di Protezione Ci-

vile territoriale e della Polizia Ferroviaria, che ha delimitato e presidiato la zona.

Particolare attenzione è stata riservata alla verifica dell'efficacia e della rapidità dell'attivazione delle procedure per la gestione delle emergenze, specialmente nei minuti che hanno preceduto i soccorsi. L'esercitazione rientra tra le iniziative programmate periodicamente per monitorare l'efficacia del flusso comunicativo e della catena del coordinamento, nonché la prontezza dell'intervento delle strutture del territorio. Il tutto per migliorare gli standard di sicurezza e la tutela delle persone, delle cose e dell'ambiente. Obiettivo comune è testare i piani di emergenza e collaudare sul campo il sistema di intervento tecnico e di assistenza previsto dal protocollo stipulato tra il Gruppo FSI, il sistema della Protezione civile e 118. Nessuna ripercussione sulla circolazione dei treni. (Comunicato Stampa Gruppo FSI, 16 giugno 2022).

#### **Italy-Switzerland: ODESCALCHI 2022, FSI among the protagonists of the cross-border exercise**

*A Civil Protection exercise coordinated by the Varese Prefecture was held near Colmegna on the Luino-Pino Tronzano line. Involved the Operations Room of Milan and the first intervention teams of the FS Italiane Group, the Civil Protection operational structures, Fire Brigade, 118, Polfer, Police Forces, Operational Command of the Joint Forces Summit, Province of Varese, Municipality of Luino, Municipality of Maccagno con Pino e Veddasca, Municipality of Tronzano Lago Maggiore, with the participation of the Department of Civil Protection and the Lombardy Region.*

*The derailment of a freight train used for the transport of dangerous goods was simulated. The debris hit the train causing the partial derailment, with the exit from the track of a rail tank that remains poised on the*

*underlying state road 394, at road kilometer VI - 34, where the road passes directly under the railway embankment.*

*Furthermore, the derailment caused the spill of dangerous substances (LPG Butane or other non-toxic substance), without release into the lake.*

*The staff of the railway company on duty informed the Operations Room of the Swiss Railways which subsequently informed the Operations Room of the Italian Railway Network. The intervention of the Fire Brigade and 118 was requested. In addition, the operating rooms of the local police, territorial civil protection and the railway police, which delimited and guarded the area, were contacted.*

*Particular attention was paid to verifying the effectiveness and speed of activation of the procedures for managing emergencies, especially in the minutes preceding the rescue. The exercise is one of the initiatives scheduled periodically to monitor the effectiveness of the communication flow and the coordination chain, as well as the promptness of intervention by the local structures. All to improve safety standards and the protection of people, things and the environment. The common objective is to test the emergency plans and field test the technical intervention and assistance system envisaged by the protocol stipulated between the FSI Group, the Civil Protection system and 118. No repercussions on train traffic. (Press Release FSI Group, June 16<sup>th</sup>, 2022).*

#### **Serbia: IES d.o.o. celebra 10 anni di attività, progetti e successi nei Balcani e all'estero**

Il 25 gennaio 2012 nasce la IES d.o.o. società d'ingegneria di diritto serbo con sede a Belgrado e con unico socio Italferr.

Dopo una lunga esperienza nei Balcani ed in particolare in Serbia, Italferr ha portato a termine numerosi contratti con le Ferrovie locali ed

ha consolidato la propria presenza con l'apertura di una società a Belgrado. L'obiettivo era quello di sviluppare nuove attività nei Balcani e nel mercato internazionale, stabilizzandosi in un'area, quella serba, che vanta una importante tradizione di scuole d'ingegneria e di architettura.

Nel corso degli anni è stato sempre più intenso l'impegno di IES a supporto sia dello sviluppo dell'ingegneria dei contratti acquisiti da Italferr all'estero sia della progettazione delle attività verso Clienti del Gruppo FS, oltre che nell'acquisizione di importanti incarichi in maniera autonoma.

Il potenziamento dell'Impianto di Manutenzione Corrente – IMC di Milano Martesana, la progettazione strutturale di edifici per le officine manutenzione Frecciarossa, la progettazione strutturale e architettonica delle fermate di Porta Romana e Tibaldi, Venezia aeroporto, Ferriera e Quaglia-Le Gru a Torino, sono solo alcuni dei principali progetti che hanno visto la squadra IES impegnata a supporto di Italferr.

Un'importante collaborazione, quella tra IES e la Società di ingegneria del Gruppo FS, che si è consolidata anche su progetti acquisiti in Croazia, per la linea ferroviaria Hrvatski Leskovac-Karlovac, in Qatar per la Red line della metropolitana di Doha, in Arabia Saudita per il prestigioso *Saudi Landbridge* e in Oman per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale.

L'expertise degli specialisti di IES d.o.o ha consentito inoltre di acquisire importanti commesse e di svolgere numerosi incarichi per il Cliente RZD International in Serbia, tra cui servizi di consulenza per la verifica tecnica della progettazione della linea ferroviaria Resnik-Valjevo nel 2015 e poi dal 2019, in JV con Italferr Leader, la verifica della progettazione e la successiva supervisione dell'esecuzione degli impianti tecnologici ERTMS, GSMR, CTC, TLC, SCADA, T.E., Catenaria, Sicurezza in galleria e impianti sicurezza sulla linea Stara Pazova-Novı Sad e la veri-

fica della progettazione e supervisione dell'esecuzione del Centro di Comando e Controllo della rete ferroviaria serba a Belgrado, attività tuttora in corso.

A partire dal 2019, la IES d.o.o. ha inoltre instaurato una fruttuosa collaborazione con CREW, società di Architettura controllata Italferr, che ha portato subito ad importanti risultati, tra cui l'aggiudicazione del primo premio nell'ambito del concorso internazionale bandito dalla Società di calcio Stella Rossa di Belgrado per il nuovo stadio della squadra e per la sistemazione urbanistica di tutta l'area circostante.

Con un organico di 18 persone, in perfetto equilibrio tra uomini e donne, la Società serba ha raggiunto risultati economici particolarmente positivi nel 2021 con una produzione di 1,1 M€.

IES d.o.o. prevede di incrementare la crescita nei prossimi anni, rafforzare il supporto ad Italferr in vista delle nuove sfide per lo sviluppo dei progetti del PNRR, in ambito civile e tecnologico, ma anche per le commesse acquisite sul mercato internazionale e di consolidare i rapporti con RZD International in Serbia (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, Archivio Italferr, 2022).

### ***Serbia: IES d.o.o. celebrates 10 years of activity, projects and successes in the Balkans and abroad***

*On 25 January 2012 the IES d.o.o. was born. Engineering company under Serbian law based in Belgrade and with the sole shareholder Italferr.*

*After a long experience in the Balkans and in particular in Serbia, Italferr has completed numerous contracts with local railways and consolidated its presence with the opening of a company in Belgrade. The goal was to develop new activities in the Balkans and in the international market, stabilizing in an area, the Serbian one, which boasts an important tradition of engineering and architecture schools.*

*Over the years, IES's commitment to support both the development of the engineering of contracts acquired by Italferr abroad and the design of the activities towards customers of the FS Group has been increasingly intense, as well as in the acquisition of important assignments in autonomous way.*

*The upgrading of the Current Maintenance Plant - IMC in Milan Martesana, the structural design of buildings for the Frecciarossa maintenance workshops, the structural and architectural design of the Porta Romana and Tibaldi stops, Venice airport, Ferriera and Quaglia-Le Gru in Turin, these are just some of the main projects that have seen the IES team committed to supporting Italferr.*

*An important collaboration, that between IES and the engineering company of the FS Group, which was also consolidated on projects acquired in Croatia, for the Hrvatski Leskovac-Karlovac railway line, in Qatar for the Red line of the Doha metro, in Arabia Saudi Arabia for the prestigious Saudi Landbridge and in Oman for the development of the national railway network.*

*The expertise of the IES d.o.o specialists has also made it possible to acquire important orders and to carry out numerous assignments for the RZD International customer in Serbia, including consultancy services for the technical verification of the design of the Resnik-Valjevo railway line in 2015 and then from 2019, in JV with Italferr Leader, the verification of the design and the subsequent supervision of the execution of the technological systems ERTMS, GSMR, CTC, TLC, SCADA, T.E., Catenaria, Tunnel safety and safety systems on the Stara Pazova-Novı Sad line and the verification of the design and supervision of the execution of the Command and Control Center of the Serbian railway network in Belgrade, an activity still in progress.*

*Starting in 2019, the IES d.o.o. has also established a fruitful collaboration with CREW, an Italferr controlled architecture company, which immediately led to important results,*

## NOTIZIARI

including the awarding of the first prize in the international competition announced by the Red Star football club of Belgrade for the new stadium of the team and for the urban planning of the whole surrounding area.

With a staff of 18 people, in perfect balance between men and women, the Serbian company achieved particularly positive economic results in 2021 with a production of 1.1 M €.

IES d.o.o. expects to increase growth in the coming years, strengthen support for Italferr in view of the new challenges for the development of PNRR projects, in the civil and technological fields, but also for contracts acquired on the international market and to consolidate relations with RZD International in Serbia (Press Release FSI Group, Italferr Archive, 2022).

### **Internazionale: UIC - Meeting Workgroup Banchi Dinamometrici Freno**

In due giornate intense di lavoro e condivisione in presenza, l'8 e il 9 giugno 2022 (Fig. 3), dopo due anni di *web meeting* causa pandemia, Italcertifer, ha ospitato il Team di Lavoro internazionale "Banchi Dinamometrici Freno B126.3" di UIC – Union Internationale des Chemins de Fer – presso la sede di Piazza della Stazione a Firenze.

Il *Workgroup* focalizzato sui *testing* relativi al freno è attivo nella cornice dell'UIC, l'organizzazione internazionale che promuove il trasporto ferroviario a livello globale con l'obiettivo di rispondere alle sfide attuali e future relative alla mobilità, sostenendo tutte le forme di cooperazione internazionale tra i membri e incoraggiando occasioni di condivisione di *best practices*.

Italcertifer aderisce al *Workgroup* Banchi Dinamometrici Freno - UIC B126.3 dal 2014, grazie al proprio *know-how* nelle Prove del Freno su materiale rotabile, identificato anche dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il *Workgroup*, a cui partecipano esperti del freno, provenienti da tutto il mondo, delle principali imprese ferroviarie e dei costruttori dei sistemi frenanti, si pone come obiettivi principali:

- la definizione e aggiornamento delle norme (in particolare UIC IRS 50548) che regolano la costruzione e omologazione secondo UIC dei banchi dinamometrici del freno;
- la verifica dei requisiti secondo UIC IRS 50548 dei nuovi banchi e quelli oggetto di *revamping*;
- il controllo e la verifica sui banchi accreditati UIC dei requisiti necessari al mantenimento della Certificazione;
- la verifica e *assessment* delle nuove guarnizioni e ceppi frenanti che abbiano superato i test al banco e in esercizio eseguiti direttamente sui rotabili.

Italcertifer dispone di un banco dinamometrico omologato UIC per prove di frenatura presso la sede di Via Lanzi a Firenze.

Il banco dinamometrico del freno è una macchina che permette di replicare le condizioni sollecitazioni di frenatura in scala reale su dischi freno/pasticche o ruote/ceppi freno delle diverse tipologie di veicoli ferroviari: carrozze/locomotive/carri. Sul banco vengono misurate e acquisite in tempo reale tutte le grandezze necessarie alla valutazione del comportamento del coefficiente di attrito: velocità, forze, temperature e massa frenata.

Il meeting organizzato a Firenze è stata anche l'occasione per far visitare a tutti i membri del *Workgroup* il banco accreditato UIC nella sede di via Lanzi e la sede dei laboratori presso il Test center di Firenze Osmannoro dove vengono eseguite le prove e le misure finalizzate alla caratterizzazione ed alla certificazione di sistemi e componenti ferroviari (Comunicato Stampa Italcertifer, 10 giugno 2022).

### **International: UIC - Workgroup Meeting Dynamometric Benches Brake**

*In two intense days of work and sharing in person, on 8 and 9 June*



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 1 – Classe 345 Aventura di Alstom per la linea Elizabeth.  
Figure 1 - Alstom's Class 345 Aventura for the Elizabeth Line.

## NOTIZIARI

2022 (Fig. 3), after two years of web meeting due to a pandemic, Italcertifier hosted the international work team "B126.3 Brake Dynamometer" of UIC – Union Internationale des Chemins de Fer – at the headquarters in Piazza della Stazione in Florence.

The Workgroup focused on brake testing is active in the framework of the UIC, the international organization that promotes rail transport globally with the aim of responding to current and future challenges related to mobility, supporting all forms of international cooperation among members and encouraging opportunities for sharing best practices.

Italcertifier has been a member of the Brake Dynamometer Workgroup - UIC B126.3 since 2014, thanks to its know-how in brake testing on rolling stock, also identified by the Ferrovie dello Stato Italiane Group.

The Workgroup, in which brake

experts from all over the world, leading railway companies and brake system manufacturers participate, have the following main objectives:

- the definition and updating of the rules (in particular UIC IRS 50548) which regulate the construction and approval according to UIC of the brake dynamometer benches;
- verification of the requirements according to UIC IRS 50548 of the new counters and those subject to revamping;
- control and verification on UIC accredited counters of the requisites necessary for maintaining the Certification;
- the verification and assessment of new seals and brake shoes that have passed the bench and operating tests performed directly on the rolling stock.

Italcertifier has a UIC approved dynamometer for braking tests at the headquarters in Via Lanzi in Florence.

The dynamometer of the brake is a machine that allows to replicate the conditions of braking stresses in full scale on brake discs / pads or wheels / brake shoes of the different types of railway vehicles: carriages / locomotives / wagons. On the bench, all the quantities necessary to evaluate the behavior of the friction coefficient are measured and acquired in real time: speed, forces, temperatures and braked mass.

The meeting organized in Florence was also an opportunity to let all the members of the Workgroup visit the UIC accredited desk in the via Lanzi headquarters and the laboratory headquarters at the Florence Osmannoro Test center where the tests and finalized measurements are carried out. the characterization and certification of railway systems and components (Italcertifier Press Release, June 10<sup>th</sup>, 2022).

# STRAIL<sup>®</sup>lastic

[www.strailastic.com](http://www.strailastic.com)

**SISTEMI DI ISOLAMENTO ACUSTICO > un risultato SILENZIO!**



semplici procedure costruttive / montaggio senza fondamenta



brevi interruzioni per un veloce & semplice montaggio



completa protezione contro i rumori montaggio su di un lato o su entrambi



visuale libera al limite del profilo/sagoma regolamentare



resistente ai raggi UV- & all'ozono ricoperto con EPDM



nessun affaticamento del materiale dovuto alle vibrazioni



STRAIL a  
InnoTrans - Berlino

**Pad. 25  
Stand 370**

Vi aspettiamo

KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG

Goellstraße 8 // 84529 Tittmoning // Germany // [www.strailastic.com](http://www.strailastic.com)

STRAIL<sup>®</sup> in Italy // Tommaso Savi

mobile +39 392 9 50 38 94 // [tommaso.savi@strail.it](mailto:tommaso.savi@strail.it)

@kraiburg\_strail

@strail\_official