

## Notizie dall'estero

### *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

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

#### **Svizzera: 100 milioni di franchi per i clienti delle FFS ed emergenza CoViD-19**

I biglietti risparmio riscuotono un notevole successo. Lo scorso anno le FFS ne hanno venduti oltre 8,8 milioni, 45 000 nei giorni di picco, stabilendo un nuovo record.

Grazie ai biglietti risparmio (con sconti fino al 70 per cento), circa 1,5 milioni di clienti hanno scelto di prendere treni meno frequentati: si tratta dell'85 per cento in più rispetto all'anno precedente. Un terzo di tutti i clienti che hanno acquistato un biglietto risparmio, inoltre, ha dichiarato che senza lo sconto non avrebbe viaggiato oppure avrebbe utilizzato l'automobile. Grazie al buon risultato annuale delle FFS, nel 2020 i clienti potranno approfittare di sconti per un valore di almeno 100 milioni di franchi.

- Misure applicate a prezzi e servizi a favore dei clienti delle FFS:

Il valore totale di sconto dei biglietti risparmio è di 100 milioni di franchi. In collaborazione con il settore dei trasporti pubblici, anche in futuro le FFS offriranno gratis la possibilità di depositare fisicamente allo sportello l'abbonamento generale o di sospenderlo telefonando al Contact Center di Briga.

Le FFS hanno concordato queste misure con il sorvegliante dei prezzi. Insieme si adoperano a favore di una politica dei prezzi vantaggiosa e un sistema tariffario uniforme nei trasporti pubblici.

- Informazioni aggiornate sul traffico ferroviario

A partire da giovedì 19 marzo 2020 l'offerta dei trasporti pubblici svizzeri viene gradualmente ridotta. L'orario transitorio si applicherà almeno fino al 26 aprile 2020. Durante questo periodo, il servizio di base di trasporto pubblico e il collegamento con le strutture essenziali come gli ospedali e i negozi di prima necessità continuano a essere garantiti. Dovendo acquisire dimestichezza con il nuovo orario ridotto, soprattutto nei primi giorni i trasporti pubblici svizzeri non possono escludere discontinuità nelle coincidenze. Questo servizio di base permetterà di mettere in pratica le raccomandazioni della Confederazione in materia di distanza sociale.

L'offerta viene ridotta in modo sistematico e in tre fasi.

- Fase 1: da giovedì 19 marzo
  - I treni supplementari del traffico a lunga percorrenza nelle ore di punta sono soppressi.
  - I treni notturni non circolano più; le stazioni sono chiuse di notte anche nel fine settimana.
  - I treni internazionali all'interno della Svizzera circolano solo fino al confine.
- Fase 2: da lunedì 23 marzo
  - IC 2 Zürich HB - Zug - Lugano: soppressione parziale.
  - IC 4 Zürich HB - Schaffhausen: soppressione.
  - IR 36 Basel SBB - Brugg AG - Zürich HB (- Zürich Flughafen): soppressione parziale.
  - IR 37 Basel SBB - Aarau - Zürich HB (-St. Gallen): soppressione Zürich HB - St. Gallen.
  - IR 75 Luzern - Zürich HB - Kon-

stanz: soppressione Zürich HB - Konstanz.

- IR 90 Genève-Aéroport - Lausanne - Brig: soppressione parziale.
- RE Annemasse - Genève - Lausanne - Vevey/St-Maurice: soppressione Annemasse - Genève.
- S Léman Express: soppressione parziale.
- S Tilo: soppressione parziale.

- Fase 3: da giovedì 26 marzo
  - IC 1 Genève-Aéroport - Bern - Zürich HB - St. Gallen: soppressione tra Zürich HB - St. Gallen.
  - IC 3 Basel SBB - Zürich HB - Chur: soppressione parziale.
  - IR 16 Bern - Olten - Brugg AG - Zürich HB: soppressione Bern - Olten.
  - IR 17 Bern - Burgdorf - Olten (- Zürich HB): soppressione.
  - IR 75 Luzern - Zürich HB - Konstanz: soppressione dei treni supplementari nelle ore di punta.
  - RE Olten - Luzern: soppressione.

I dettagli dell'orario transitorio nel traffico regionale saranno resi noti dai Cantoni, dalle comunità dei trasporti o dalle imprese di trasporto competenti (*Comunicato Stampa SBB*, 10 marzo 2020).

#### **Switzerland: 100 million CHF for SBB customers and CoViD-19 emergency**

*Savings tickets are a great success. SBB sold over 8.8 million of them last year, 45,000 on peak days, setting a new high.*

*Thanks to savings tickets (with discounts of up to 70 percent), around 1.5 million customers have chosen to take less frequent trains: this is 85 percent more than the previous year. Furthermore, a third of all customers who purchased a savings ticket said that without the discount they would not have traveled or would have used the car. Thanks to SBB's good annual result, customers will be able to take advantage of discounts of at least CHF 100 million in 2020.*

- Measures applied to prices and services for SBB customers:  
*The total discount value of the*

savings tickets is CHF 100 million. In collaboration with the public transport sector, SBB will also offer the possibility to physically deposit the general season ticket at the counter or to suspend it by calling the Brig Contact Center in the future.

SBB agreed on these measures with the price monitor. Together they work towards an advantageous pricing policy and a uniform tariff system in public transport.

- Updated information on rail traffic As of Thursday 19<sup>th</sup> March 2020, the offer of Swiss public transport is gradually being reduced. The transitional hours will apply until at least April 26<sup>th</sup>, 2020. During this period, the basic public transport service and the connection with essential structures such as hospitals and basic necessities stores are still guaranteed. Having to become familiar with the new reduced timetable, especially in the first days, Swiss public transport cannot exclude connections. This basic service will make it possible to implement the Confederation's recommendations on social distance.

The offer is reduced systematically and in three stages.

- Phase 1: from Thursday 19<sup>th</sup> March
  - Additional long-distance traffic trains at peak times are suppressed.
  - Night trains no longer circulate; the stations are closed at night even on weekends.
  - International trains within Switzerland run only to the border.
- Phase 2: from Monday 23<sup>rd</sup> March
  - IC 2 Zürich HB - Zug - Lugano: partial cancellation.
  - IC 4 Zürich HB - Schaffhausen: abolition.
  - IR 36 Basel SBB - Brugg AG - Zürich HB (- Zürich Flughafen): partial cancellation.
  - IR 37 Basel SBB - Aarau - Zürich HB (- St. Gallen): suppression of Zürich HB - St. Gallen.
  - IR 75 Luzern - Zürich HB - Konstanz: suppression of Zürich HB - Konstanz.
  - IR 90 Genève-Aéroport - Lau-

sanne - Brig: partial suppression.  
 - RE Annemasse - Genève - Lausanne - Vevey / St-Maurice: elimination of Annemasse - Genève.  
 - S Léman Express: partial deletion.  
 - S Tilo: partial suppression.

- Phase 3: from Thursday 26<sup>th</sup> March
  - IC 1 Genève-Aéroport - Bern - Zürich HB - St. Gallen: abolition between Zürich HB - St. Gallen.
  - IC 3 Basel SBB - Zürich HB - Chur: partial cancellation.
  - IR 16 Bern - Olten - Brugg AG - Zürich HB: elimination of Bern - Olten.
  - IR 17 Bern - Burgdorf - Olten (- Zürich HB): abolition.
  - IR 75 Luzern - Zürich HB - Konstanz: suppression of additional trains at peak times.
  - RE Olten - Luzern: abolition.

The details of the transitional timetable in regional traffic will be announced by the cantons, the transport communities or the competent transport companies (SBB Press Release, March 10<sup>th</sup>, 2020).

### Internazionale: FSI, pieno sostegno alla proposta UE "2021 Anno Europeo delle Ferrovie"

Sostenibilità, innovazione e sicurezza. Sono i tre driver del trasporto ferroviario che hanno spinto la Commissione Europea a proporre il 2021 Anno europeo delle Ferrovie.

Obiettivi che coincidono con il percorso intrapreso dal Gruppo FS Italiane nelle sue attività quotidiane e, più in generale, nel Piano industriale 2019-2023. Una sfida che conferma l'impegno costante del Gruppo per incentivare la sostenibilità ambientale, favorendo lo shift modale dalla gomma al treno e la mobilità collettiva, condivisa e integrata.

Le ferrovie sono anche il tema scelto dal Festival internazionale delle Arti Europalia per l'edizione 2021 inserendosi in maniera attiva fra gli appuntamenti previsti nell'Anno europeo delle ferrovie.

La proposta per l'"Anno europeo delle Ferrovie" nel 2021 – sottolinea

G. BATTISTI, AD Gruppo FS Italiane – riconosce il ruolo del sistema ferroviario nell'avvicinare persone e luoghi in tutta Europa azzerando le distanze e favorendo connessioni sostenibili e sicure. Il Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS va proprio in questa direzione con investimenti per promuovere un nuovo modello di sviluppo. I risultati del Piano si inseriscono a pieno nell'orizzonte del Green New Deal della Commissione Europea, con l'impegno di contribuire al raggiungimento di cinque dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile adottati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite. Anche la partecipazione a Europalia 2021 rappresenta un importante riconoscimento per il Gruppo FS: nelle principali stazioni italiane saranno previste importanti manifestazioni per testimoniare il legame fra la storia e il futuro delle ferrovie facendo da driver per lo sviluppo dei principali settori dell'economia italiana ed europea."

- Sostenibilità. FS Italiane, per dare concretezza al proprio impegno sul tema, ha avviato un importante piano di investimenti per rinnovare la flotta (treni e autobus), ridurre ogni anno di 600 milioni le tonnellate di CO<sub>2</sub> emesse in atmosfera ed eliminare 400mila auto dalle strade italiane.

- Innovazione. La spinta all'innovazione è confermata dai sei miliardi di euro che destinati a digitalizzazione e nuove tecnologie renderanno, nei prossimi cinque anni, le Ferrovie italiane un polo di innovazione digitale e un punto di riferimento nel mondo della mobilità e delle infrastrutture sostenibili.

- Sicurezza. È l'altro driver della Commissione Europea che riconosce il trasporto ferroviario quale modalità di trasporto più sicura. Grazie agli investimenti infrastrutturali e tecnologici, la rete ferroviaria in Italia è riconosciuta in Europa fra quelle con i più alti standard di sicurezza. Il sistema tecnologico ERTMS (European Rail Traffic Management System), in uso

in Italia sulla rete alta velocità, è stato scelto dall'Unione Europea come standard unico, che garantisce la condivisione di un "linguaggio" comune in grado di favorire l'interoperabilità ferroviaria tra i diversi Paesi europei. Il Gruppo FS Italiane sta anche lavorando, con altre compagnie ferroviarie europee, a nuovi sistemi di alimentazione energetica complementari a quelli elettrici, con l'uso dell'idrogeno e delle batterie, e all'implementazione di un centro di eccellenza europeo ERTMS con sede in Italia (Comunicato Stampa Gruppo FS, 4 marzo 2020).

### **International: FS, full support to the EU proposal "2021 European Rail Year"**

*Sustainability, innovation and safety. These are the three drivers behind railway transport that have pushed the European Commission to propose 2021 as the European Year of Rail.*

*Such objectives coincide with the path undertaken by the FS Italiane Group in its daily activities and, more generally, in the 2019-2023 Business Plan. This challenge confirms the Group's constant commitment to promoting environmental sustainability, favouring modal shifts from road to train along with collective, shared and integrated mobility.*

*Railways are also the theme chosen by the Europalia International Arts Festival for the 2021 edition, joining the list of appointments scheduled for the European Year of Rail.*

*"The proposal for the 2021 European Year of Rail," underlines G. BATTISTI, CEO of the FS Italiane Group, "acknowledges the role of the rail system in uniting people and places across Europe by zeroing out the distances and fostering sustainable and safe connections. The FS Group's 2019-2023 Business Plan heads precisely in this direction, with investments to promote a new development model. The results of the Plan fit entirely into the horizon of the European Commission's Green New Deal, with the commitment to contribute to*

*achieving five of the 17 Sustainable Development Goals adopted by the United Nations General Assembly. Participation in Europalia 2021 also represents an important recognition for the FS Group-major events will be planned in the main Italian stations to demonstrate the link between the history and future of railways, acting as drivers in the development of the main sectors of the Italian and European economy."*

- **Environment.**

*FS Italiane has launched a significant investment plan to renew the fleet of trains and buses, each year reducing the amount of CO<sub>2</sub> emitted into the atmosphere by 600 million tonnes and removing 400,000 cars from Italian roads.*

- **Innovation.**

*The push towards innovation is confirmed by the six billion euro destined to digitisation and new technologies that will render – within the next five years – the Italian Railways a hub of digital innovation and a benchmark in the world of mobility and sustainable infrastructure.*

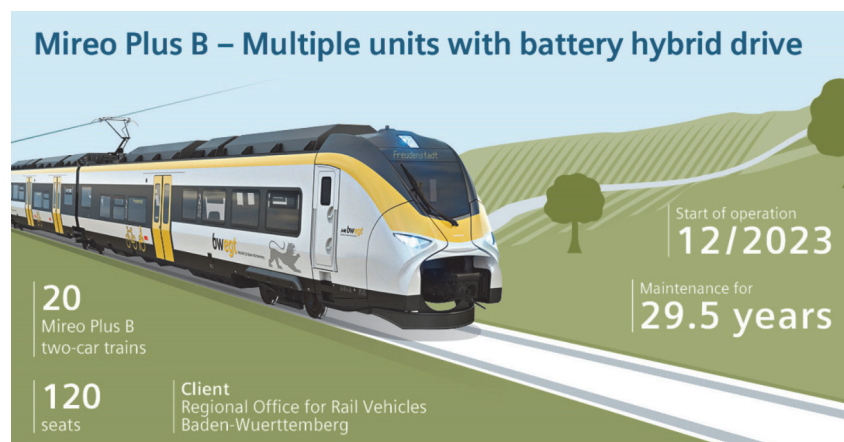
- **Safety.**

*This represents the other driver of the European Commission, in recognising rail transport as the safer means of travel. Thanks to infrastructure and technological investments, the Italian railway network is recog-*

*nised throughout Europe as having some of the highest safety standards. The technological ERTMS (European Rail Traffic Management System) employed in Italy for the high-speed network has been chosen by the European Union as a single standard that guarantees the sharing of a common "language" able to promote rail interoperability between the various European countries. The FS Italiane Group is also working with other European railway companies on new energy-supply systems that are complementary to the electric versions, with the use of hydrogen and batteries, along with the implementation of an ERTMS European Centre of Excellence based in Italy (FSI Group Press Release, March 4<sup>th</sup>, 2020).*

### **Germania: primo ordine per treni a batteria nel Baden-Württemberg**

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) ha ordinato a Siemens Mobility 20 treni Mireo Plus B. I convogli elettrici a due moduli con 120 posti possono operare su linee ferroviarie con o senza linee elettriche aeree grazie alla loro trazione ibrida a batteria e sono programmati per funzionare nella Rete 8 del sistema regionale di Ortenau (Fig. 1). Il contratto include anche la manutenzione dei treni da parte di Siemens Mobility per un periodo di poco meno



(Fonte: Siemens - Source: Siemens)

Figura 1 – Un esemplare del convoglio elettrico Mireo Plus B.  
Figure 1 – A Mireo Plus B electric train.

di 30 anni. Il Ministro dei Trasporti W. HERMANN ha dichiarato: “Questo evento segna la prima volta che i treni a batteria verranno utilizzati nello stato. Con questa tecnologia innovativa, sarà anche possibile l’elettrificazione delle linee ferroviarie senza linee elettriche aeree continue.”

La consegna dei treni è prevista per il completamento entro dicembre 2023. I treni saranno costruiti nello stabilimento Siemens Mobility di Krefeld, in Germania. La KfW IPEX Bank sta finanziando i treni per Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Il finanziamento di 77 milioni di euro ha una durata di 28 anni.

“Con questo ordine, lo stato del Baden-Württemberg sta investendo nel futuro della mobilità. Il nostro treno a batteria Mireo Plus B rende possibile il trasporto di passeggeri a basso impatto ambientale e privo di emissioni locali, offrendo così un’alternativa sostenibile all’uso di treni diesel su tratte ferroviarie non elettrificate. Garantiremo la disponibilità della flotta con la manutenzione dei treni per l’intero ciclo di vita”, ha affermato S. SOUSSAN, CEO di Siemens Mobility.

“Nell’interesse della sostenibilità, abbiamo deliberatamente optato per un ‘modello del ciclo di vita’, ha dichiarato W. HERMANN, ministro dei trasporti del Baden-Württemberg. “Stiamo aprendo una nuova strada nella conversione a sistemi di trazione rispettosi del clima nei trasporti locali introducendo nuove politiche e vogliamo impegnare la società in questa tecnologia attraverso accordi contrattuali. Siemens è anche responsabile del consumo e dei costi energetici per l’intero periodo contrattuale di 29,5 anni. A questo proposito, stiamo entrando in un nuovo ambito per quanto riguarda le gare di trasporto pubblico nello stato del Baden-Württemberg.”

Il Mireo Plus B ha un’autonomia di circa 80 chilometri con funzionamento a batteria in condizioni reali. Le batterie possono essere caricate tramite la linea aerea durante il servizio lungo le sezioni elettrificate e

recuperando l’energia di frenata del treno. Il sistema batteria è montato a pavimento ed è installato in due contenitori. Nel sistema vengono utilizzate batterie agli ioni di litio con una lunga durata.

*Infografica Mireo Plus B.*

La Rete 8 Ortenau comprende i percorsi:

- Offenburg - Freudenstadt/Hornberg;
- Offenburg - Bad Griesbach;
- Offenburg - Achern;
- Achern - Ottenhöfen e;
- Biberach (Baden) - Oberharmer-sbach-Riersbach;

e serve un volume annuale di circa due milioni di treni-chilometri.

A. UFER, Amministratore delegato di KfW IPEX Bank, ha dichiarato: “Il finanziamento non solo contribuisce a una riduzione immediata delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma promuove anche tecnologie innovative e rispettose del clima nel trasporto ferroviario”. Finanziando questi treni, KfW IPEX Bank sottolinea il suo impegno nell’utilizzare tali tecnologie in Germania e in Europa.

- Finanziamento con il modello di Rete Ortenau

Il Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) è responsabile dell’approvvigionamento e del finanziamento dei treni necessari per la rete gestita (modello Network Ortenau), per conto dello Stato del Baden-Württemberg, che è responsabile del trasporto ferroviario regionale. Il modello Network Ortenau prevede che il produttore non solo produca e consegni i treni, ma assicuri anche che siano permanentemente disponibili per il servizio. SFBW è quindi il proprietario dei treni e li mette a disposizione dell’operatore ferroviario per la durata del contratto di trasporto. SFBW sta finanziando il prezzo di acquisto del treno attraverso prestiti garantiti da una garanzia dello Stato del Baden-Württemberg (*Comunicato Stampa Siemens*, 17 marzo 2020).

### **Germany: first order for battery-powered trains in Baden-Württemberg**

*Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) has ordered 20 Mireo Plus B trains from Siemens Mobility. The two-car electric trainsets with 120 seats can operate on rail routes with or without overhead power lines thanks to their battery hybrid drive, and are scheduled to operate in Network 8 of the Ortenau regional system (Fig. 1). The contract also includes maintenance of the trains by Siemens Mobility for a period of just under 30 years. State Minister for Transport W. HERMANN said: “This marks the first time battery-powered trains will be used in the state. With this innovative technology, the electrification of rail routes without continuous overhead power lines will also be possible.”*

*Delivery of the trains is scheduled to be completed by December 2023. The trains will be built at the Siemens Mobility factory in Krefeld, Germany. The KfW IPEX Bank is financing the trains for Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). The financing of €77 million has a term of 28 years.*

*“With this order, the state of Baden-Württemberg is investing in the future of mobility. Our battery-powered train Mireo Plus B makes climate-friendly, locally emission-free passenger transport possible, thus offering a sustainable alternative to the use of diesel-powered trains on non-electrified rail routes. We will guarantee the availability of the fleet with our maintenance of the trains over their entire lifecycle,” said S. SOUSSAN, CEO of Siemens Mobility.*

*“In the interest of sustainability, we’ve deliberately opted for a ‘lifecycle model’,” said W. HERMANN, Minister for Transport in Baden-Württemberg. “We’re breaking new ground in converting to climate-friendly propulsion systems in local transport by introducing this new technology and want to commit the company to this technology through contractual arrangements. Siemens is also responsible for*

energy consumption and energy costs over the entire contract period of 29.5 years. In this respect, we are entering new territory regarding public transport tenders in the state of Baden-Württemberg.”

The Mireo Plus B has a range of around 80 km in battery operation under real conditions. The batteries can be charged via the overhead line while operating along electrified sections and by recuperating the train's braking energy. The battery system is mounted underfloor and is installed in two battery containers. Lithium-ion batteries with a long service life are used in the system.

### Mireo Plus B Infographic

The Network 8 Ortenau comprises the routes:

- Offenburg - Freudenstadt/Hornberg;
- Offenburg - Bad Griesbach;
- Offenburg - Achern;
- Achern - Ottenhöfen and;
- Biberach (Baden) - Oberharmersbach-Riersbach;

and serves an annual volume of around two million train-kilometers.

A. UFER, Managing Director of KfW IPEX Bank, said: “The financing not only contributes to an immediate reduction in CO<sub>2</sub> emissions, but also promotes innovative and climate-friendly technologies in rail transport.” By financing these trains, KfW IPEX Bank is underscoring its commitment to using such technologies in Germany and Europe.

- Financing with the Network Ortenau model

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) is responsible for the procurement and financing of trains needed for the tendered network (Network Ortenau model), on behalf of the State of Baden-Württemberg, which is responsible for regional rail transport. The Network Ortenau model calls for the manufacturer to not only produce and deliver the trains, but also ensure that they are permanently available for service. SFBW is thus the owner of the

trains and makes them available to the rail operator for the duration of the transportation contract. SFBW is financing the train purchase price through loans that are secured by a guarantee from the State of Baden-Württemberg (Siemens Press Release, March 17<sup>th</sup>, 2020).

## TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

### Paesi Bassi: il treno ad idrogeno Alstom Coradia iLint completa i test

Alstom ha eseguito dieci giorni di test sul treno a celle a combustibile a idrogeno Coradia iLint (Fig. 2) sui 65 chilometri di linea tra Groningen e Leeuwarden, nel nord dei Paesi Bassi. I test seguono 18 mesi di successo di servizio passeggeri sulla linea Buxtehude-Bremervörde-Bremerhaven-Cuxhaven in Germania, dove sono già stati ordinati 41 Coradia iLint. Gli ultimi test rendono i Paesi Bassi il secondo paese in Europa, dove il treno si è dimostrato una soluzione unica e priva di emissioni per le linee non elettrificate.

Lo scorso ottobre, Alstom e la provincia di Groningen, l'operatore locale Arriva, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria olandese ProRail e la compagnia energetica Engie hanno firmato un accordo di progetto pilota per testare Coradia

iLint, il primo treno passeggeri al mondo alimentato a celle a combustibile a idrogeno, nei Paesi Bassi. DEKRA, una società indipendente di ispezione e certificazione, è stata nominata leader del test. Questa serie di test viene eseguita di notte fino a 140 km/h senza passeggeri. Ai fini dei test, Engie ha eretto una stazione di rifornimento mobile per rifornire di carburante Coradia iLint con idrogeno completamente verde, prodotto in modo sostenibile.

“I test nei Paesi Bassi dimostrano come il nostro treno a idrogeno sia maturo in termini di disponibilità e affidabilità, fornendo le stesse prestazioni dei treni regionali tradizionali, ma con il vantaggio di un basso rumore e zero emissioni. È inoltre facile da integrare in una flotta esistente ed è conforme a tutte le norme di sicurezza. Il treno a idrogeno Coradia iLint è un treno affidabile privo di emissioni pronto ad aiutare a trasportarci in un'Europa a emissioni zero”, ha dichiarato B. BELVAUX, Amministratore delegato, Alstom Benelux.

Coradia iLint è il primo treno passeggeri regionale al mondo ad entrare in servizio dotato di celle a combustibile per convertire idrogeno e ossigeno in elettricità, eliminando così le emissioni inquinanti legate alla trazione. Il treno completamente è silenzioso e la sua unica emissione è l'acqua. Costruito appo-



(Fonte: Alstom - Source: Alstom)

Figura 2 – Treno a celle a combustibile ad idrogeno Coradia iLint sui 65 chilometri di linea tra Groningen e Leeuwarden nel nord dei Paesi Bassi.  
Figure 2 – Coradia iLint hydrogen fuel cell train on the 65 kilometres of line between Groningen and Leeuwarden in the north of the Netherlands.

sitamente per l'uso su linee non elettrificate, offre una trazione pulita e sostenibile senza sacrificare le prestazioni. Ha un'autonomia di circa 1000 chilometri, la stessa delle unità multiple diesel di dimensioni equivalenti. Il treno è sviluppato e prodotto dai team Alstom di Salzgitter, Germania e Tarbes, Francia. La rete ferroviaria olandese ha approssimativamente 1.000 chilometri di linea non elettrificata su cui attualmente operano circa 100 treni diesel.

Sabato 7 marzo, la stazione di Groningen ha dato il benvenuto alla stampa e al pubblico alla scoperta di Coradia iLint (Comunicato Stampa Alstom, 6 marzo 2020).

### **Netherlands: Alstom's hydrogen train Coradia iLint completes successful tests**

*Alstom has performed ten days of tests of the Coradia iLint hydrogen fuel cell train (fig. 2) on the 65 kilometres of line between Groningen and Leeuwarden in the north of the Netherlands. The tests follow 18 successful months of passenger service on the Buxtehude-Bremervörde-Bremerhaven-Cuxhaven line in Germany, where total of 41 Coradia iLint have already been ordered. The latest tests make the Netherlands the second country in Europe where the train has proven itself a unique emissions-free solution for non-electrified lines.*

*Last October, Alstom and the Province of Groningen, local operator Arriva, the Dutch railway infrastructure manager ProRail and the energy company Engie signed a pilot project agreement to test the Coradia iLint, the world's first passenger train powered by hydrogen fuel cells, in the Netherlands. DEKRA, an independent testing inspection and certification company, has been appointed test leader. This series of tests is being performed at night at up to 140 km/h without passengers. For the purpose of the tests, a mobile filling station has been erected by Engie for refuelling the Coradia iLint with completely green – sustainably produced – hydrogen.*

*“The tests in the Netherlands demonstrate how our hydrogen train is mature in terms of availability and reliability, providing the same performance as traditional regional trains, but with the benefit of low noise and zero emissions. It is also easy to integrate in an existing fleet and is compliant with all safety regulations. The Coradia iLint hydrogen train is a reliable emission-free train ready to help transport us to a carbon-neutral Europe,” said B. BELVAUX, Managing Director, Alstom Benelux.*

*The Coradia iLint is the world's first regional passenger train to enter service equipped with fuel cells to convert hydrogen and oxygen into electricity, thus eliminating pollutant emissions related to propulsion. The completely train is quiet, and its only emission is water. Purpose-built for use on non-electrified lines, it provides clean, sustainable traction with no sacrifice in performance. It has a range of approximately 1000 kilometres – the same as equivalent-size diesel multiple units. The train is developed and produced by the Alstom teams in Salzgitter, Germany and Tarbes, France.*

*The Dutch railway network has approximately 1,000 kilometres of non-electrified line on which around 100 diesel trains currently operate daily.*

*On Saturday 7<sup>th</sup> of March, the station of Groningen welcomed the press and public to discover the Coradia iLint (Alstom Press Release, March 6<sup>th</sup>, 2020).*

### **Spagna: primo successo commerciale di Aptis in Spagna**

L'operatore locale AISA della città di Aranjuez ha firmato un contratto con Alstom per integrare l'innovativo ebus Alstom Aptis nella sua flotta di veicoli urbani (Fig. 3). Con questa firma, la città storica e patrimonio mondiale di Aranjuez diventerà il primo comune della Comunità di Madrid (senza considerare la capitale) a incorporare un veicolo elettrico ad alta capacità al 100% nel Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (Madrid Consorzio dei servizi di mobilità regionale).

La firma del contratto segue un test di diversi giorni in cui l'autobus, prodotto da Alstom, ha dimostrato la sua adattabilità, efficienza e perfetta integrazione nell'ambiente urbano e all'interno del resto della flotta dell'operatore. L'operatore regionale di Madrid CRT (Consorcio Regional de Transportes) prevede che Aptis entrerà in servizio su una delle linee che attraversano il centro storico della città entro la fine dell'anno.



(Fonte: Alstom - Source: Alstom)

Figura 3 – Il primo Aptis sulle strade della cittadina di Aranjuez, Spagna.  
Figure 3 – The first Aptis on the road in Aranjuez city, Spain.

“Questo è il primo successo commerciale di Aptis in Spagna, che speriamo di essere seguito da altri nel corso di quest’anno. Durante i test effettuati in diverse città spagnole, il nostro innovativo bus elettrico ha suscitato grandi aspettative sia tra gli operatori che tra gli utenti. Questo contratto costituisce un nuovo importante passo per Alstom, che mira a diventare l’attore mondiale più innovativo per una mobilità sostenibile e intelligente”, sottolinea A. MORENO, Amministratore delegato di Alstom in Spagna.

“La mobilità nel 21° secolo è sostenibile. Ecco perché sono convinto che questa prima esperienza continuerà. Non solo per motivi ambientali, ma anche perché è una vera opportunità di evolversi verso un trasporto pubblico più efficiente, sostenibile, comodo e attraente che contribuisca a decongestionare le strade e le strade”, ha affermato il Ministro dei trasporti, della mobilità e delle infrastrutture della Comunità di Madrid, Á. GARRIDO.

Aptis è al 100% elettrico, quindi oltre a decarbonizzare e proteggere l’ambiente, si occupa dell’architettura e dei monumenti di Aranjuez, patrimonio mondiale dell’Unesco.

Grazie al suo design innovativo, Aptis offre un’esperienza passeggeri impareggiabile. Il suo sistema di guida per un perfetto allineamento con la pavimentazione, il suo pavimento basso, completamente piatto e le ampie doppie porte consentono un facile spostamento e un comodo imbarco per le persone con mobilità ridotta e carrozzine. Dotato di grandi vetrate su tutta la sua lunghezza, Aptis offre il 25% di superficie in vetro in più rispetto a un autobus standard e una zona salotto posteriore con vista panoramica sulla città. Con una lunghezza di 12 metri e 3 porte, Aptis ha una capacità di oltre 100 passeggeri, di cui 2 PMR.

Con un’autonomia di oltre 200 km, i veicoli richiesti dall’AISA sono progettati per essere caricati di notte al deposito. Aptis è inoltre disponibile per la ricarica occasionale alla fine di ogni linea, utilizzando soluzioni di

ricarica a terra (SRS) o ricarica a pantografo.

Aptis è stato progettato per avere un costo totale ottimizzato. Ciò è possibile grazie alla riduzione dei costi di manutenzione e di esercizio e una durata maggiore rispetto a quella degli autobus standard. L’obiettivo per le autorità locali è quindi quello di avere un costo totale equivalente a quello degli autobus diesel standard esistenti.

Le prime unità Aptis seriali, presentate all’ultima edizione di Busworld, stanno attualmente entrando in attività commerciale a Strasburgo. Aptis è stato scelto anche da RATP e Île-de-France Mobilités, e dalle aree di Greater Grenoble, Greater La Rochelle e Greater Toulon, dove quest’anno sono previste operazioni commerciali (Comunicato Stampa Alstom, 12 marzo 2020).

### **Spain: first Aptis commercial success in Spain**

*The Aranjuez city local operator AISA has signed a contract with Alstom to incorporate the innovative Alstom Aptis ebus into its urban vehicles fleet (Fig. 3). With this signature, the historical and world heritage city of Aranjuez will become the first municipality in the Community of Madrid (not considering the capital) to incorporate a 100% high capacity electric vehicle into the Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (Madrid Regional mobility services Consortium).*

*Contract signature follows a several-days-test in which the bus, manufactured by Alstom, has demonstrated its adaptability, efficiency and perfect integration in the urban environment and within the rest of the operator’s fleet. The Madrid regional operator CRT (Consorcio Regional de Transportes) expects Aptis to enter into service on one of the lines running through the historic centre of the town before the end of the year.*

*“This is the first commercial success of Aptis in Spain, which we hope to be followed by others throughout this year. During the tests carried out*

*in different Spanish cities, our innovative electric bus has generated great expectation both among operators and among users. This contract constitutes a major new step for Alstom, which aims to be the most innovative world actor for sustainable, smart mobility”, highlights A. MORENO, Alstom in Spain Managing Director.*

*“Mobility in the 21<sup>st</sup> century is sustainable, or it will not be. That is why I am convinced that this first experience will continue. Not only for environmental reasons but, also, because it is a real opportunity to evolve towards a more efficient, sustainable, comfortable and attractive public transport that contributes to decongesting streets and roads”, said the Minister of Transportation, Mobility and Infrastructures of the Community of Madrid, Á. GARRIDO.*

*Aptis is 100% electric, so in addition to decarbonising and protecting the environment, it takes care of the architecture and monuments of Aranjuez, an Unesco World Heritage Site.*

*Thanks to its innovative design, Aptis offers an unparalleled passenger experience. Its driving system for perfect alignment with the pavement, its low, completely flat floor and wide double doors allow easy movement and convenient boarding for people with reduced mobility and prams. Equipped with large bay windows along its entire length, Aptis offers 25% more glass surface area than a standard bus and a rear seating area with panoramic views of the city. With a length of 12 metres and equipped with 3 doors, Aptis has capacity for over 100 passengers, including 2 PMR.*

*With a range of more than 200 km, the vehicles requested by AISA is designed for charging at night at the depot. Aptis is also available for occasional recharging at the end of each line, using either ground-based charging solutions (SRS) or pantograph charging.*

*Aptis was designed to have an optimised total cost. This is possible thanks to reduced maintenance and operating costs and a longer service life than that of standard buses. The*

aim for local authorities, therefore, is to have a total cost equivalent to that of existing standard diesel buses.

First serial Aptis units, presented at last Busworld edition, are currently entering in commercial operation in Strasburg. Aptis has been also chosen by RATP and Île-de-France Mobilités, and by the areas of Greater Grenoble, Greater La Rochelle, and Greater Toulon, where commercial operations are due this year (Alstom Press Release, March 12<sup>th</sup>, 2020).

### **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTION**

#### **Internazionale: trasporto intermodale, risorsa fondamentale per la logistica e la società**

Durante l'emergenza del coronavirus, il trasporto intermodale si sta rivelando uno dei sistemi di trasporto più sicuri per la logistica. Le merci vengono trasportate per ferrovia su lunghe distanze in tutta Europa, mentre il trasporto dell'ultimo miglio viene effettuato da conducenti locali attorno ai terminal, praticamente senza contatti personali diretti.

Hupac ha adottato misure rigorose per proteggere i suoi terminali e garantire la continuità operativa della sua rete. Fin dall'inizio dell'emergenza nel nord Italia, abbiamo introdotto processi che consentono la gestione dei terminali senza contatto, in particolare nella nostra grande struttura di trasbordo di Busto Arsizio-Gallarate, nonché nei terminal di Piacenza e Pordenone. Ora stiamo implementando queste misure in tutti i nostri terminali.

Mentre l'emergenza del coronavirus si sta diffondendo in tutta Europa, Hupac è pronta a condividere la sua esperienza di "gestione dei terminali senza contatto" con i suoi partner terminali in Europa. L'obiettivo è proteggere la salute di dipendenti, clienti e partner e salvaguardare il trasporto intermodale come componente essenziale per il funzionamento della società.

Il terminal viene tenuto al sicuro attraverso misure rigorose. Invitiamo la politica e le istituzioni a riconoscere il trasporto intermodale come una risorsa strategica in questa crisi e a prevedere misure aggiuntive per mantenere i terminali in funzione anche in caso di deterioramento della situazione, come corridoi di traffico sicuri sotto la supervisione delle forze di protezione civile ecc. (Comunicato stampa Hupac, 5 marzo 2020).

#### **International: intermodal transport, fundamental resource for logistics and society**

During the coronavirus emergency, intermodal transport is turning out to be one of the safest transport system for logistics. Goods are carried by rail over long distances across Europe, while last mile transportation is performed by local drivers around the terminals, with practically no direct personal contacts.

Hupac has taken strict measures to protect its terminals and to guarantee operational continuity of its network. Right from the beginning of the emergency in northern Italy, we have introduced processes that enable contactless terminal management, especially in our large transshipment facility of Busto Arsizio-Gallarate, as well as in the terminals of Piacenza and Pordenone. We are now implementing these measures in all our terminals.

While the coronavirus emergency is spreading all over Europe, Hupac is ready to share its experience of "Contactless terminal management" with its terminal partners in Europe. The aim is to protect the health of employees, customers and partners, and to safeguard intermodal transport as an essential component for the functioning of the society.

Terminal are being kept safe through strict measures. We urge politics and institutions to recognize intermodal transport as a strategic resource in this crisis, and to foresee additional measures to keep terminals running even in case of a deterioration of the situation, such as safe traf-

fic corridors under supervision of civil protection forces etc (Hupac Press Release, March 5<sup>th</sup>, 2020).

### **INDUSTRIA MANUFACTURES**

#### **Italia-Francia: TELT rimodula le attività in corso per l'emergenza CoViD-19**

L'emergenza sanitaria del Coronavirus ha imposto la rimodulazione delle attività in corso in Italia e in Francia per la costruzione del tunnel di base della Torino-Lione secondo le disposizioni dei due Governi. Per preservare la salute dei lavoratori le imprese hanno riorganizzato i turni riducendo i lavori di scavo a Saint-Martin-La Porte, e fermato quelli all'imbocco della galleria a Saint-Julien-Montdenis. Si tratta di un arresto temporaneo in attesa che il superamento dell'attuale fase acuta del contagio consenta di riprendere i lavori a pieno ritmo. La società per parte sua ha avviato le procedure per la messa in sicurezza di tutti i sei cantieri attivi, dove resta garantita la manutenzione, e la sanificazione dei locali, come già fatto a Chiomonte nelle scorse settimane. Per seguire l'evolversi della situazione e far fronte a tutte le necessità connesse, Telt ha istituito un Comitato di emergenza ed attivato dall'inizio di marzo lo smartworking per tutti i dipendenti nei due Paesi. Grazie al supporto delle infrastrutture digitali il promotore pubblico prosegue il funzionamento, anche adottando soluzioni che consentano il regolare svolgimento delle gare di appalto in corso per un valore di oltre 3 miliardi di euro (Comunicato Stampa TELT, 18 marzo 2020).

#### **Italy-France: TELT remodels the ongoing activities for the CoViD-19 emergency**

The Coronavirus health emergency has forced the restructuring of the activities underway in Italy and France for the construction of the Turin-Lyon base tunnel according to the provisions of the two governments. To pre-



*serve the health of workers, companies have reorganized shifts by reducing excavation work in Saint-Martin-La Porte, and stopped those at the entrance to the tunnel in Saint-Julien-Montdenis. This is a temporary arrest pending that the overcoming of the current acute phase of the infection allows to resume work at full speed. The company for its part has started the procedures for the safety of all six active construction sites, where maintenance and sanitation of the premises remains guaranteed, as already done in Chiomonte in recent weeks. To follow the evolution of the situation and meet all the related needs, Telt has set up an emergency committee and activated smartworking for all employees in the two countries since the beginning of March. Thanks to the support of digital infrastructures, the public promoter continues to operate, also by adopting solutions that allow the regular carrying out of current tenders for a value of over 3 billion euros (TELT Press Release, March 18<sup>th</sup>, 2020).*

### **Italia-Canada: il Gruppo FSI presenta le proprie tecnologie e competenze ad una delegazione canadese interessata allo sviluppo della mobilità**

Il 17 e 18 febbraio 2020 Ferrovie dello Stato Italiane, in collaborazione con Agenzia ICE e Confindustria, ha supportato l'organizzazione in Italia della missione di una delegazione del Canada – formata da agenzie governative (City of Edmonton e Translink) e società di ingegneria e consulenza (Leading Mobility, AECOM e NoRR) – per approfondire le opportunità di business e di collaborazione nel settore infrastrutturale canadese (Fig. 4).

La prima giornata di incontri si è svolta presso la sede dell'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili) a Roma, alla presenza del Vice Presidente, F. GHELLA, dell'Ambasciatrice del Canada in Italia, A. BUGAILISKIS, dell'Ambasciatore d'Italia in Canada, C. TAFFURI, nonché dei rappresentanti di ICE in Canada e Italia, M. PICARIELLO, G. RODIA ed E. SALAZAR.

Da parte italiana, la mattina del primo giorno ha visto la presentazione delle associazioni settoriali (ANIE, Assifer e OICE) e del Gruppo FS Italiane, quale attore chiave del trasporto ferroviario e nella mobilità in Italia. La delegazione canadese ha invece illustrato i principali progetti locali su ferrovia e metropolitana (in particolare per Toronto, Vancouver, Edmonton), i quali hanno riscosso un concreto interesse da parte delle aziende di settore.

Durante la sessione pomeridiana, si sono svolti gli incontri bilaterali. Per FS Italiane hanno partecipato FS International, Italferr e Italcertifer, offrendo un approccio trasversale teso a valorizzare le sinergie e la complementarità tra le competenze delle diverse società del Gruppo.

La seconda giornata è stata dedicata alle visite tecniche, in occasione delle quali la delegazione canadese ha visitato anche il laboratorio per il testing del materiale rotabile e dell'infrastruttura di RFI-Italcertifer a Osmannoro, in provincia di Firenze. La visita si è conclusa con il viaggio su un Frecciarossa Firenze-Milano,

nel corso del quale i delegati hanno anche avuto modo di visitare la cabina di guida (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 25 febbraio 2020).

### **Italy-Canada: FSI Group presents its technologies and expertise to a Canadian delegation interested in the development of mobility**

*Ferrovie dello Stato Italiane, in collaboration with Agenzia ICE and Confindustria, supported the organization in Italy of the mission of a delegation from Canada – formed by government agencies (the City of Edmonton and Translink) together with engineering and consulting companies (Leading Mobility, AECOM and NoRR) – to further business and collaboration opportunities in the Canadian infrastructure sector (Fig. 4).*

*The first day of meetings took place at the headquarters of ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili, being the Italian Association of private construction contractors) in Rome, in the presence of Vice President F. GHELLA, the Ambassador of Canada to Italy, A. BUGAILISKIS, the*



(Fonte: Gruppo FSI - Source: FSI Group)

Figura 4 – La delegazione canadese, formata da agenzie governative (City of Edmonton e Translink) e società di ingegneria e consulenza (Leading Mobility, AECOM e NoRR), giunta a Roma per approfondire le opportunità di business e di collaborazione nel settore infrastrutturale.

*Figure 4 – The Canadian delegation, made up of government agencies (City of Edmonton and Translink) and engineering and consultancy companies (Leading Mobility, AECOM and NoRR), arrived in Rome to study business and collaboration opportunities in the infrastructure sector.*

Ambassador of Italy to Canada C. TAFFURI, and representatives of ICE in Canada and Italy, M. PICARIELLO, G. RODIA and E. SALAZAR.

On the Italian side, the first morning saw the presentation of the sector associations (ANIE, Assifer and OICE) and the FS Italiane Group, as a key player in rail transport and mobility in Italy. The Canadian delegation, rather, illustrated the main local rail and subway projects (for Toronto, Vancouver and Edmonton in particular), to the great interest of the companies in the industry.

Bilateral meetings were held during the afternoon session. Taking part on behalf of FS Italiane were FS International, Italferr and Italcertifer, offering a transversal approach aimed at enhancing the synergies and complementarity between the competences of the various Group companies.

The second day was dedicated to technical visits, during which the Canadian delegation also toured the rolling stock testing laboratory and the RFI-Italcertifer infrastructure in Osannoro, in the province of Florence. The visit ended with the trip on a Florence-Milan Frecciarossa, during which delegates also had the opportunity to visit the driver's compartment (FSI Group Press Release, February 25<sup>th</sup>, 2020).

### **Svizzera: nuova vita per i 44 treni ad assetto variabile ICN delle FFS**

Restyling completo degli interni, migliore ricezione dei telefoni cellulari e sistema di informazione per i viaggiatori all'avanguardia: con un investimento di oltre 400 milioni di franchi, le FFS si apprestano a realizzare la più grande modernizzazione di veicoli nella storia del traffico a lunga percorrenza. I 44 treni ad assetto variabile InterCity (ICN) hanno ormai alle spalle una media di quasi 6 milioni di chilometri ciascuno e sono giunti a metà del proprio ciclo di vita. Ora vengono quindi rimessi a nuovo per affrontare un'altra ventina d'anni di esercizio (Fig. 5).

L'ammodernamento migliora il



(Fonte: SBB - Source: SBB)

Figura 5 – Un convoglio ad assetto variabile ICN delle FFS.  
Figure 5 – A tilting Trai ICN Series operatives for SBB.

comfort per i clienti e sono previsti in particolare numerosi interventi di rinnovo nei compartimenti viaggiatori. Tra questi, un innovativo sistema di illuminazione, nuove imbottiture e nuovi rivestimenti dei sedili, una nuova moquette e nuovi tavolini laterali con prese integrate, la modernizzazione del ristorante e la riorganizzazione della zona famiglia. Nella zona business i tavolini esistenti saranno sostituiti. Numerosi elementi saranno ripresi dalla flotta IC 2000 in corso di modernizzazione da diversi mesi.

Grazie all'installazione di finestri tratorati al laser, la ricezione dei telefoni cellulari sugli ICN migliora. Le prenotazioni dei posti a sedere saranno riportate su un display e il sistema di informazione per i viaggiatori viene rinnovato. Inoltre, laddove necessario le FFS adeguano i veicoli alle disposizioni della legge sui disabili.

- 8 anni e circa 110 collaboratori

I lavori di ammodernamento alle officine FFS di Yverdon-les-Bains si protrarranno presumibilmente dal 2021 al 2029 e coinvolgeranno circa 110 collaboratori. Per svolgere i lavori in modo ottimale, le FFS devono smontare i veicoli fino alla cassa e poi rimontarli. Si prevede di completare il primo prototipo entro fine 2022.

I 44 treni ad assetto variabile InterCity sono stati acquistati tra il 1999 e il 2005 e sono ormai a metà del proprio ciclo di vita. Al momento sono in servizio principalmente tra Ginevra Aeroporto-Bienne-Basilea/San Gallo e sull'asse nord-sud. Con l'introduzione dei nuovi treni Giruno al San Gottardo le FFS impiegano gli ICN per il collegamento delle linee ai piedi meridionali del Giura con la Svizzera orientale. La progressiva messa fuori servizio degli ICN è prevista tra il 2036 e il 2043 (Comunicato Stampa SBB, 21 febbraio 2020)

### **Switzerland: new life for SBB's 44 ICN tilting trains**

Complete interior restyling, improved mobile phone reception and state-of-the-art passenger information system: SBB is investing more than CHF 400 million in the largest vehicle modernization in the history of long-distance traffic (Fig. 5). The 44 InterCity tilting trains (ICN) now have an average of almost 6 million kilometers each and have reached the halfway point of their life cycle. They are now being refurbished to face another twenty years of operation.

The modernization improves comfort for customers and in particular numerous renovations are planned in the passenger compartments. These

include an innovative lighting system, new padding and new seat covers, a new carpet and new side tables with integrated sockets, the modernization of the restaurant and the reorganization of the family area. In the business area the existing tables will be replaced. Numerous elements will be taken from the IC 2000 fleet which has been modernizing for several months.

Thanks to the installation of laser perforated windows, the reception of mobile phones on ICNs improves. Seat reservations will be shown on a display and the traveler information system is renewed. In addition, SBB adapts vehicles to the provisions of the Disabled Persons Act where necessary.

- 8 years and about 110 collaborators

The modernization work on the SBB workshops in Yverdon-les-Bains will presumably run from 2021 to 2029 and will involve around 110 employees. In order to carry out the work optimally, SBB must dismantle the vehicles to the cash desk and then reassemble them. The first prototype is expected to be completed by the end of 2022.

The 44 InterCity tilting trains were purchased between 1999 and 2005 and are now halfway through their lifecycle. At the moment they are mainly in service between Geneva Airport-Bienne-Basel / St. Gallen and on the north-south axis. With the introduction of the new Giruno trains at San Gottardo, SBB is using ICN to connect the lines at the southern foot of the Jura with eastern Switzerland. The progressive decommissioning of the ICNs is expected between 2036 and 2043 (SBB Press Release, February 21<sup>st</sup>, 2020).

### **Finlandia: Hitachi Rail installerà tecnologia di bordo ERTMS**

Nuovo successo nel mercato scandinavo per Hitachi Rail. Siglato contratto con l'operatore ferroviario finlandese VR per la fornitura dei sistemi di bordo, con tecnologia

ERTMS, destinati alla flotta di locomotori diesel acquisita di recente.

Hitachi Rail installerà la tecnologia ERTMS a bordo di 60 locomotori prodotti da Stadler Rail Valencia e destinati alle ferrovie finlandesi, prevista anche la possibilità di estendere il contratto fino al 2030.

Il contratto prevede la fornitura di due tipologie di sistemi di bordo ERTMS: Baseline 3.6; STM finlandesi (STM-JKV). Grazie alla tecnologia fornita da Hitachi Rail sarà possibile migliorare interoperabilità e disponibilità dei treni, assicurando servizi di massima qualità sia per l'operatore che per gli utilizzatori finali.

“Durante gli ultimi anni abbiamo ottenuto un incremento significativo dei nostri prodotti nel mercato ERTMS scandinavo, sia per quanto riguarda l'aggiornamento di flotte esistenti che per la realizzazione di nuovi treni – afferma E. MORAND, Hitachi Rail's VP for the Nordics Region –. Quest'ultimo contratto conferma non solo la posizione leader di Hitachi nel mercato ERTMS scandinavo, grazie a prodotti di altissima qualità, ma sottolinea la nostra durata e solida collaborazione con Stadler. In particolare a seguito dell'ingresso nel servizio passeggeri per i treni KISS/DOSTO, presenti nella rete regionale Mälåb, che utilizzano la nostra tecnologia ERTMS” (Comunicato Stampa Hitachi Rail STS, 17 febbraio 2020).

### **Finland: Hitachi Rail will install ERTMS on-board technology**

New success in the Scandinavian market for Hitachi Rail. Contract signed with the Finnish railway operator VR for the supply of on-board systems, with ERTMS technology, for the recently acquired diesel locomotive fleet.

Hitachi Rail will install ERTMS technology on board 60 locomotives produced by Stadler Rail Valencia and intended for the Finnish railways, the possibility of extending the contract until 2030 is also foreseen.

The contract provides for the supply of your types of ERTMS on-board systems: Baseline 3.6; Finnish STM (STM-JKV). Thanks to the technology provided by Hitachi Rail, it will be possible to improve interoperability and availability of trains, ensuring the highest quality services for both the operator and end users.

“Over the past few years we have achieved a significant increase in our products in the Scandinavian ERTMS market, both as regards updating existing fleets and building new trains – says E. MORAND, Hitachi Rail's VP for the Nordics Region –. This latest contract not only confirms Hitachi's leading position in the Scandinavian ERTMS market, thanks to the highest quality products, but underlines our long-lasting and solid collaboration with Stadler. In particular, following the entry into the passenger service for the KISS / DOSTO trains, present in the Mälåb regional network, which use our ERTMS technology” (Hitachi Rail STS Press Release, February 17<sup>th</sup>, 2020).

## **VARIE OTHERS**

### **Emirati Arabi Uniti: il Gruppo FSI al Middle East Rail di Dubai**

Lo sviluppo del settore ferroviario e della mobilità in tutta l'area medio-orientale, soprattutto nel mercato asiatico, è al centro del Middle East Rail, una delle principali fiere di settore che si è svolta a Dubai il 25 e 26 febbraio 2020, con la partecipazione anche di Ferrovie dello Stato Italiane che nel suo stand ha introdotto le società del Gruppo operative in ambito extra UE: FS International, Italferr e Italcertifer.

Per FS Italiane è stata l'occasione anche per accogliere la delegazione guidata da A.M. SHAREEF AL KHOORI, General Director della Federal Transport Authority in UAE (United Arab Emirates), al quale è stata illustrata una sintesi dei principali servizi offerti e delle soluzioni proposte dal Gruppo in ambito di trasporti e mo-

bilità in Italia e nel contesto internazionale, con focus su:

- linee italiane e servizi di trasporto alta velocità con Frecciarossa1000;
- progetto Metro Riyadh: FS International si occupa della gestione e manutenzione della linea e del materiale rotabile (O&M).

Presso lo stand di FS Italiane sono state accolte anche altre autorevoli personalità, tra le quali una delegazione del Ministero dei trasporti egiziano, alcuni rappresentanti di Etihad Rail negli Emirati Arabi Uniti e dei principali player ferroviari quali Hitachi Rail, Alstom, Bombardier, Progress Rail, Lucchini, Hyper Poland.

Il Gruppo FS Italiane ha preso parte al panel Concerning Innovation, in cui sono state presentate al pubblico numerose iniziative e nuovi servizi digitali, in particolare la ticketing app Nugo creata da FSTechnology e in grado di fornire ai passeggeri un'unica interfaccia per l'acquisto di viaggi multipli con un unico biglietto indipendentemente dall'operatore, dalla quantità e dalla tipologia di mezzi da utilizzare per gli spostamenti. Ruolo di primo piano anche per il design nel settore

dell'innovazione, in cui Italferr rappresenta un'eccellenza italiana e un riferimento europeo nell'uso del BIM (Building Information Modeling) (Comunicato Stampa Gruppo FSI, 10 marzo 2020).

### **United Arab Emirates: the FSI Group at the Middle East Rail of Dubai**

*The development of the railway and mobility sector throughout the Middle East, especially in the Asian market, is at the heart of Middle East Rail, one of the main trade fairs in the sector which took place in Dubai on 25 and 26 February 2020. Ferrovie dello Stato Italiane attended the event and introduced the Group companies operating outside the EU at its stand: FS International, Italferr and Italcertifer.*

*For FS Italiane it was also an opportunity to welcome the delegation led by A.M. SHAREEF AL KHOORI, General Director of the Federal Transport Authority in the UAE (United Arab Emirates), who was given a summary of the main services offered and the solutions proposed by the Group in the field of transport and mobility in Italy and in the international context, focussing on:*

- *Italian lines and high-speed transport services with Frecciarossa1000;*
- *the Metro Riyadh project: FS International is in charge of the management and maintenance of the line and rolling stock (O&M).*

*The FS Italiane stand also welcomed other prominent guests, including a delegation from the Egyptian Ministry of Transport, representatives of Etihad Rail in the United Arab Emirates and leading railway players such as Hitachi Rail, Alstom, Bombardier, Progress Rail, Lucchini, Hyper Poland.*

*The FS Italiane Group took part in the Concerning Innovation panel, in which numerous initiatives and new digital services were presented to the public, in particular the Nugo ticketing app created by FSTechnology that provides passengers with a single interface for purchasing multiple trips with a single ticket regardless of the operator, the quantity and type of transport to be used. Design also plays a leading role in the innovation sector, in which Italferr represents Italian excellence and a European reference in the use of BIM (Building Information Modeling) (FSI Group Press Release, March 10<sup>th</sup>, 2020).*